

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Alpine (Lilienfelder) Skifahr-Technik

Zdarsky, Mathias

Berlin, 1917

[urn:nbn:at:at-ubi:2-16572](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:at:at-ubi:2-16572)

ulb. 

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Hauptbibliothek



332495

0.60

Alpine (Lilienfelder) Skifahr-Technik

Eine Anleitung zum Selbstunterricht
von

Mathias Zdarsky

Ehrenmitglied

des Ski-Club of Great Britain in London und des Alpen-
Skivereines in Wien.

Besitzer des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone.

Zehnte, methodisch umgearbeitete Auflage
mit 30 Vollbildern und einigen Skizzen.

Photographische Aufnahmen
von THEODOR MARK in Scheibbs, Nieder-Österreich.



UB INNSBRUCK



+C83173501

BERLIN

Konrad W. Mecklenburg vorm. Richter'scher Verlag.

I/ 2628

in das Bestandsverzeichnis aufgenommen

unter Nr. 24002

(332.495)

Ng

ulb. 
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Vorwort.

Das Wohl der Menschheit liegt in der Natur.

Diese hier beschriebene Skifahrtechnik unterscheidet sich wesentlich von der norwegischen. Die norwegische Technik ist für das Hügelland ausgebildet und leistet auf diesem Gebiete, sowohl was Schönheit der Bewegung, als auch was Kühnheit anbelangt, das Höchste.

Aber diese Fahrart leidet an zwei Übeln. Sie versagt auf steilem, mehr als 35gradigem Gelände so, daß von einer sportwürdigen Bewegung da keine Rede mehr sein kann. Das ist keine subjektive Behauptung, sondern nur ein Anführen der Tatsachen. Sowohl in der norwegischen Geschichte, als auch in dem spärlichen „Alpinismus“ der modernen Norweger ist es mit Bestimmtheit nachzuweisen, daß sie der Steilheit wegen das Gelände meiden und dabei erklären: „Das ist kein Skiterrain!“

Der zweite Übelstand der modernen norwegischen Skifahrtechnik besteht darin, daß sie eine lange Lernzeit erfordert.

„Von Jugend auf muß man laufen, wenn man es zur Meisterschaft bringen will.“ Dieser Übelstand ist es auch, daß selbst in Norwegen nicht alles, was den Ski führt, meisterhaft fährt. Höchstleistungen können auch niemals Gemeingut des Volkes werden.

Bei uns in Mitteleuropa, wo die Schneeverhältnisse wesentlich ungünstiger liegen, auch die lokalen und wirtschaftlichen Faktoren es nicht immer erlauben, jede freie Stunde sofort auf dem Schnee zu verbummeln, kann die norwegische Technik niemals für jeden Interessenten oder gar als allgemein verbreitete Fertigkeit zur Geltung kommen.

Dagegen wird es sehr erfreulich sein, wenn eine leistungsfähige Minderheit die norwegische Technik pflegt, um so eine Art Schauspiel den Zusehern bieten zu können.

Ehe ich über die Eigenschaften meiner Skifahrtechnik berichte, muß ich zuerst sagen, wie ich dazu kam, mir eine eigene Technik zu schaffen.

Ich habe eine sehr umfangreiche und mehr als gebräuchlich vielseitige, wissenschaftliche, künstlerische und körperliche Bildung genossen. In den meisten Großstädten Mitteleuropas kennt man mich von meiner turnerischen Tätigkeit her. Ich habe viele und große Reisen gemacht, stets allein und führerlos. Ich bin vertraut mit den meisten Sporten. Seit dem Jahre 1889 habe ich mich in eine Bergeinsamkeit zurückgezogen, um meinen wissenschaftlich-künstlerischen Ideen ungestört leben zu können.

Es war ein reiner Zufall, daß ich ein Anwesen erwarb, das sehr steiles, hindernisreiches Gelände mit Steigungen bis zu 58 Grad (klinometrisch gemessen) hat.

Die ersten Jahre waren sehr schneereich, doch dachte damals niemand in Mitteleuropa an den Skilauf. Da kam der Ruf Nansens, dieses nordischen Heros, daß er Grönland auf „Schneeschuhen“ durchquert hatte.

Die allseitige, wohlverdiente Begeisterung für Nansen nahm auch die Form an, daß sich an vielen Orten Herren fanden, die den Ski versuchten. Hat also Nansen den ersten Impuls gegeben, so waren es alle diese Herren in Braunlage, Berlin, Hirschberg, Hohenelbe, Wien, Müritzschlag, Freiburg, Frankfurt a. M. und noch sehr vielen anderen Orten, denen das sekundäre Verdienst gebührt, zu der Einführung des Skisportes wesentlich beigetragen zu haben.

Obzwar ich auch einer von den ersten Skiläufern war, so kann ich doch in dieser Reihe nicht mitzählen, denn ich übte für mich allein, ohne einen zweiten Skifahrer überhaupt zu sehen.

So übte ich durch sechs Winter hindurch. Mehr als zweihundert verschiedenartige Bindungen habe ich mir konstruiert, bis ich auf alle Gesetze dieses sehr heiklen Themas kam. Gleichzeitig hat meine turnerische Fertigkeit und mein turnerischer Ehrgeiz nicht gestattet, daß mir irgendetwas zu schwer sein sollte, oder daß ich mein Heil im Niederwerfen suche. Sturzfrei, flott, jedes Gelände beherrschen, war mein Ziel, das ich auch vollkommen

erreichte. Da ich mir sowohl von der turnerischen, als auch anatomischen und physikalischen Seite über alle Bewegungen Rechenschaft geben konnte, so war es mir möglich, für mich meine ganze Skifahr-Fertigkeit systematisch zu ordnen. Nachdem ich so nach sechsjähriger vollkommen abgeschlossener Arbeit meinen Skihunger gestillt hatte, war ich neugierig, wie die anderen Skiläufer den Ski beherrschen. Ich unternahm einige kleine Reisen und überzeugte mich zu meiner eigenen Überraschung, daß ich ganz anders laufe, also etwas Neues in meiner Einsiedelei schuf. Sofort auf mündlichen Widerstand stoßend, veröffentlichte ich im Herbst 1896 mein System unter dem Namen „Lilienfelder Skilauf-Technik“, Ich wählte den Namen „Lilienfeld“ nur deshalb, weil mein Anwesen in den Gemarkungen der Gemeinde Lilienfeld liegt.

Meine Publikation brachte mir sehr viele Anfeindungen und Verunglimpfungen ein. Ich mußte mich nach allen Seiten wehren und tat das eben mit derjenigen Energie, über die ich so reichlich verfüge. Es war nicht leicht, war ich doch Einer gegen Viele und noch dazu gegen Koterien, die die Machtmittel großer Vereine mißbrauchten. Diese griffen zu dem schändlichen Mittel, über mich zu schimpfen und von mir — keine Erwiderung anzunehmen. Die „Allgemeine Sportzeitung“ (Silberer) war die einzige Zeitung damals, die mir ihre Spalten öffnete. Hier spreche ich Herrn Silberer nochmals meinen Dank aus.

Die Anfeindungen waren immer so albern und wurden so naiv geglaubt, daß mir kein anderes Mittel übrig blieb, als meine Gegner zu einem Wettlauf auf steilem, mehr als 35gradig geneigtem, hindernisreichem Gelände herauszufordern.

Zuerst bot ich 1000 Mark dem Sieger, dann kam ein lieber Freund und bot dem, der mich besiegt, 20000 Mark.

Merkwürdig, da trat ein Schweigen im Lästerwalde ein, alles ist ausgekniffen. Seit der Zeit kümmere ich mich um die bösen Mäuler nicht. Wer sich von solchen Leuten beschwatzen lässt, trägt den Schaden selber

Nun, was leistet meine Technik? Es kann jedermann, sofern er genau nach meinen Angaben vorgeht, in zwei

bis sechs Tagen den Ski so beherrschen, daß er jedes Gelände bezwingt. Der Begriff: „das ist kein Skiterrain“, der existiert nicht für den, der meine Technik sich angeeignet hat. Ein fanatischer Feind hat auf meine Ski-bindung das Schimpfwort: „Fußbrechmaschine“ geprägt. Die 12jährige Praxis hat gelehrt, daß in Mitteleuropa ganz unverhältnismäßig mehr Verletzungen bei den „Norwegern“ als bei den „Lilienfeldern“ vorkommen.

Das Wort Ski wird Ski, nicht aber Schi, ausgesprochen. Sowohl die Schriftsprache für die vielen norwegischen kleinen Dialekte, das Dänische, als auch die altnorwegische Sprache der Isländer sagt Ski.

Ski Heil!

Herbst 1908.

Der winterliche Naturgenuß ist für uns eine Quelle der Erholung, Kräftigung und Gesundung an Körper und Geist.

Der Ski, einfach aber sicher beherrscht, führt uns in die fabelhafte Pracht des so lange verkannten Winters.

Das Gelände wähle ein jeder nach seiner Erkenntnis; wer aber im Skilauf Befriedigung persönlicher Eitelkeit sucht, der lege schnell dies Buch aus der Hand, denn es ist von seinem Gegner geschrieben.

Habernreit, Winter 1911.

Mathias Zdarsky.

Vorwort zur neuen Auflage.

Für die Jugend

sind die Verweichlichungen ein lähmendes, die Höchstleistungen ein tötendes Gift.

Marktl im Traisental, Nieder-Österreich,
Herbst 1917.

Mathias Zdarsky.

Inhalt.

	Seite
Vorwort	3
Fig. 1. — Tragen der Skier	10
„ 2. — Anschnallen	12
„ 3. — Falscher Stand	14
„ 4. — Richtiger Stand (Grundstellung)	16
„ 5. — Vorspreizstellung	18
„ 6. — Schrittstellung	20
„ 7. — Falsche Schrittstellung	22
„ 8. — Aufstehen	24
Gehen	27
Fig. 9. — Wenden, erste Phase, Rückspreizstellung	30
„ 10. — „ zweite „ Vorhochspreizen .	32
„ 11. — „ dritte „ Zwangsstellung .	34
„ 12. — „ vierte „ Stockumsetzen .	36
„ 13. — „ fünfte „ Bogennachspreizen	38
Wenden	40
Fig. 14. — Fahrstellung	42
Fahren geradeaus	44
Fig. 15. — Stehenbleiben, erste Phase, Stemmstellung	46
„ 16. — „ zweite „ Stemmlage .	48
„ 17. — „ dritte „ Schlusstellung	50
Stehenbleiben	52
Stemmfahren	52
Schnellfahren und Hindernisse	54
a. — Bodenneigung	54
b. — Schneebeschaffenheit (Schneewörterverzeichnis)	58
c. — Fremdkörper	63

Bogenfahren (Einleitung)	64
Fig. 18. — Bogen, erste Phase, Schrägfahren	66
„ 19. — „ zweite „ Schrittstellung	68
„ 20. — „ dritte „ Stemmstellung	70
„ 21. — „ vierte „ Zwangsgrätschstellung und Stockheben	72
„ 22. — „ fünfte Phase, andersnamige Stemm- stellung und Stockumsetzen	74
„ 23. — „ sechste Phase, Stemmlage und Stocheinsetzen	76
„ 24. — „ siebente Phase, Schlusstellung	78
Bogenfahren (Schlussbemerkungen)	80
Fig. 25. — Querfahren	82
„ 26. — Schenkelsitzbremsen	84
„ 27. — Absturzhalt	86
„ 28. — Rettungshalt	88
„ 29. — Stemmlage rückwärts	90
„ 30. — Stemmstellung rückwärts	92
Norwegischer Anhang (Sprung, Telemarkschwung etc.)	94
Ausrüstung	96
Schlusswort	99

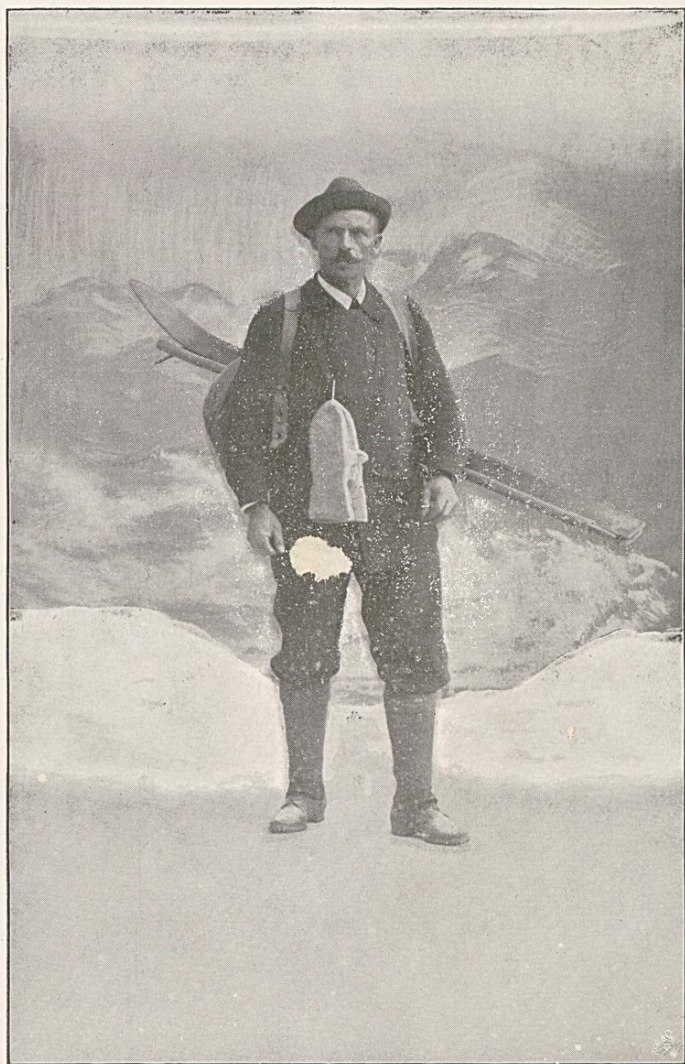


Fig. 1. Tragen der Skier.

Fig. 1.

Tragen der Skier.

Ähnlich wie ein Gewehr werden die Skier am bequemsten getragen. Das Tragband rutscht nicht so leicht von der Schulter, wenn der gleichnamige Unterarm auf den Skiern ruht und dieselben nach außen drängt. Das kann eventuell so energisch geschehen, daß die Skier mit der Bindung auf den Rucksack zu liegen kommen. Es ist vorteilhaft, die Skispitzen nach rückwärts zu geben, weil man im Walde, an Zäunen oder beim Ausgleiten die Skispitzen nicht so leicht beschädigt, wie wenn sie beim Tragen nach vorne gerichtet werden. Das Nachziehen der Skier ist nicht immer tunlich und macht auf mich den Eindruck des Unmännlichen.



Fig. 2. Ansnallen.

Fig. 2.

Anschnallen.

Knieend schnallt man am bequemsten an.

Bei einem an den Schuh richtig angepassten Ski braucht nur der Ristriemen angezogen zu werden, doch soll dieser Riemen niemals in die Schnallenschlaufe gesteckt werden, da bei Vereisungen dann das Abschnallen sehr erschwert wird.

Die Skibindung läßt sich auf die Länge und Breite des Schuhs einstellen. Die Schuhspitze soll oberhalb der Hauptachse liegen, die Zehenklammern sollen einige Millimeter Spielraum der Sohle lassen, also nicht zu eng gestellt werden. Alle Riemenenden sollen nach außen gerichtet sein, also nach der gleichnamigen Seite des Fußes. Der Zehenriemen läuft doppelt über den Schuh, es darf also nicht ein Teil des Zehenriemens unter der Sohle durchlaufen.

Der Dorn der Riemenschnalle wird aus dem Riemenloch beim Abschnallen am leichtesten entfernt, besonders mit starren oder in Fäustlingen befindlichen Händen, wenn man das Riemenende anzieht und dann gespannt aus der ursprünglichen Zugrichtung verzieht.

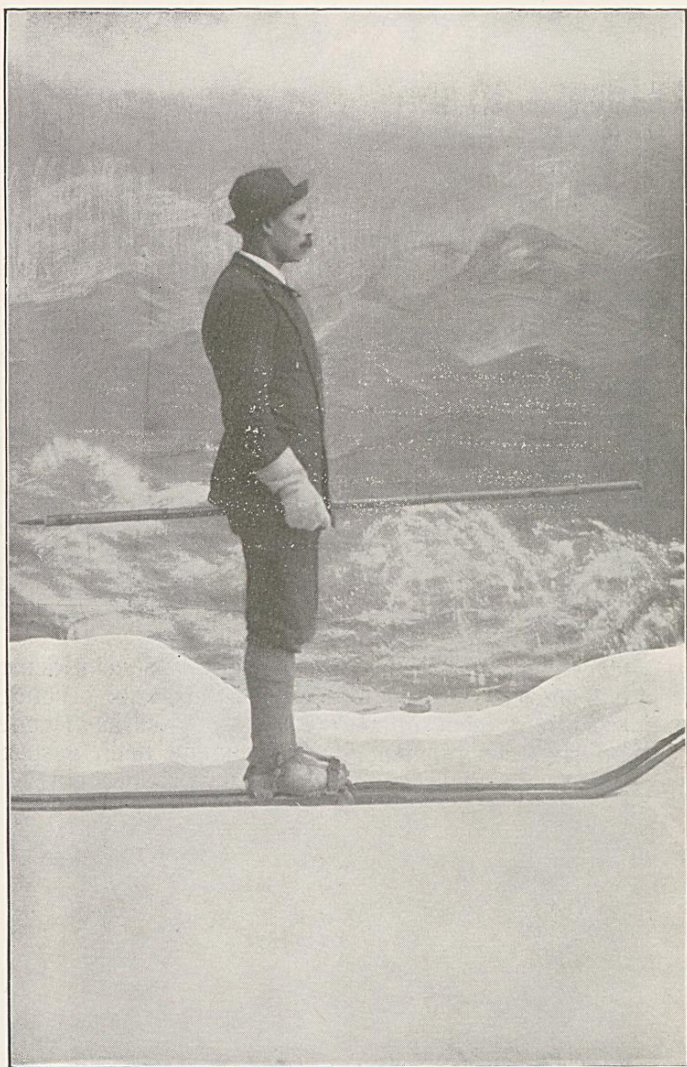


Fig. 3. Falscher Stand.

Fig 3.

Falscher Stand.

Der gewöhnliche senkrechte Stand des Fußgängers eignet sich nicht als Skistand, da der Schwerpunkt zu viel oberhalb der Fersen ruht und bei der unscheinbarsten Schneeneigung oder Körperbewegung die Skier nach vorne rutschen und der Skiläufer sofort zum unfreiwilligen Sitz kommt.

Meistens kantet der Anfänger im Sturze die Skier und das Reverszentrum wird tief erschüttert.

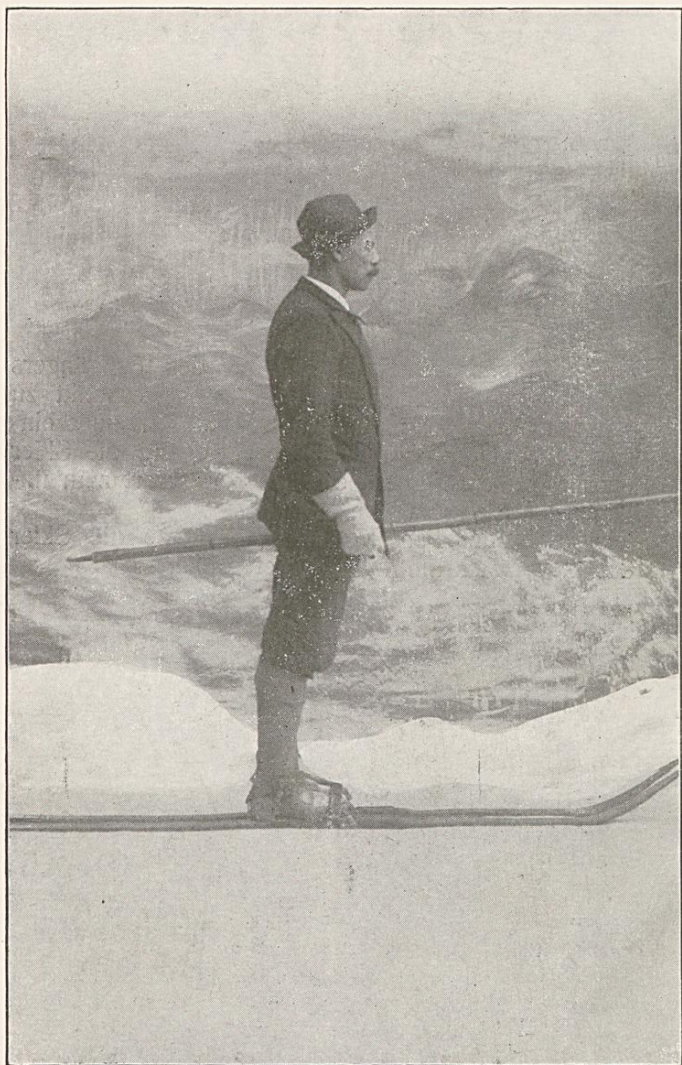


Fig. 4. Richtiger Stand.
(Grundstellung.)

Fig. 4.

Richtiger Stand.
(Grundstellung.)

Haben wir das Gefühl, daß wir bloß auf den Zehenballen stehen, ohne daß wir die Fersen von den Skiern emporheben, so stehen wir richtig.

Die Skier sollen womöglich wagerecht im Raume liegen, also keine merkliche Neigung, weder nach aufwärts noch nach abwärts, zeigen.



Fig. 5. Vorspreizstellung.

Fig. 5.

Vorspreizstellung.

Der Gang auf den Skiern unterscheidet sich wesentlich von dem gewöhnlichen Gange. Jede Bewegung, welche eine nach rückwärts gerichtete Komponente erzeugen könnte, muß vermieden werden und jede Bewegung, welche eine nach vorne wirkende Komponente ermöglicht, muß besonders kenntlich durchgeführt werden.

Erste Phase des Gehens: Aus der Grundstellung: Übertragung des Körpergewichtes auf ein Bein. Dann erst Vorschieben, nicht Heben, des entlasteten Beines, so weit als möglich, ohne aber das spreizende Bein zu belasten. Das geht nicht weiter, als die Figur 5 zeigt. Das Körpergewicht ruht hier auf dem gestreckten rechten Bein.



Fig. 6. Schrittstellung.

Fig. 6.

Schrittstellung.

Aus der Vorspreizstellung (Fig. 5) wird das Körpergewicht plötzlich auf das vorgespreizte Bein übertragen, jedoch nicht durch Abstoßung mit dem Standbein, sondern durch plötzliches Beugen des Spreizbeines, ohne mit dem betreffenden Ski den Schnee zu verlassen. Das frühere Standbein ist plötzlich entlastet, das frühere Spreizbein ist plötzlich und gänzlich belastet. Ist der Schnee glatt, oder man steht nur unmerklich bergab, so wird durch diese Bewegung der Skifahrer einen Gleitschritt machen, indem der nach vorne und unten fallende Schwerpunkt eine nach vorne gerichtete Komponente erzeugt.

In dieser Stellung sollen beide Unterschenkel parallel sein und der Oberkörper soll mit dem rückwärts gestellten Bein eine gerade, nach vorne geneigte Linie bilden. Das rückgestellte Bein wird angeschoben, der Ski gleitet im Schnee, das früher vorgestellte gebeugte Bein wird im Kniee gestreckt, der Körper befindet sich in Grundstellung, der erste Schritt ist fertig. Das Gehen besteht aus sinngemäßigem Anreihen mehrerer Schritte.



Fig. 7. Falsche Schrittstellung.

Fig. 7.

Falsche Schrittstellung.

Ein grober, aber leider häufiger Fehler geschieht dadurch, daß der Anfänger den Ski des Spreizbeines dann vorwärts schiebt, sobald er auf das Spreizbein das Körpergewicht überzulegen beginnt. Dadurch gleitet das rückgestellte Bein zurück. Der Geher kommt nur sehr langsam vorwärts und strengt übermäßig seine Bauchmuskulatur an. Das Anklammern an den Stock ist schädlich. Der Stock soll niemals ein Stützorgan sein. Nur zum Tasten, zur Orientierung über die Gleichgewichtslage, soll der Stock dienen. Er soll fast immer mit der Spitze gegen den Berg gerichtet sein und die Arme sollen nicht den Stock so halten, wie in Figur 7 zu sehen ist, sondern die Ellenbogen sind stets an den Körper anzulegen. Wenn man während des Gehens den Stock benützt, dann soll er nicht in den Schnee gestochen, sondern gelegt werden. Der Bergarm bleibt gestreckt, dessen Hand bildet den Drehungspunkt für den Stock. Der Talar hebt die Stockspitze aus dem Schnee durch mäßiges Strecken und legt sie wieder in den Schnee durch Rückkehr in die Beuge.

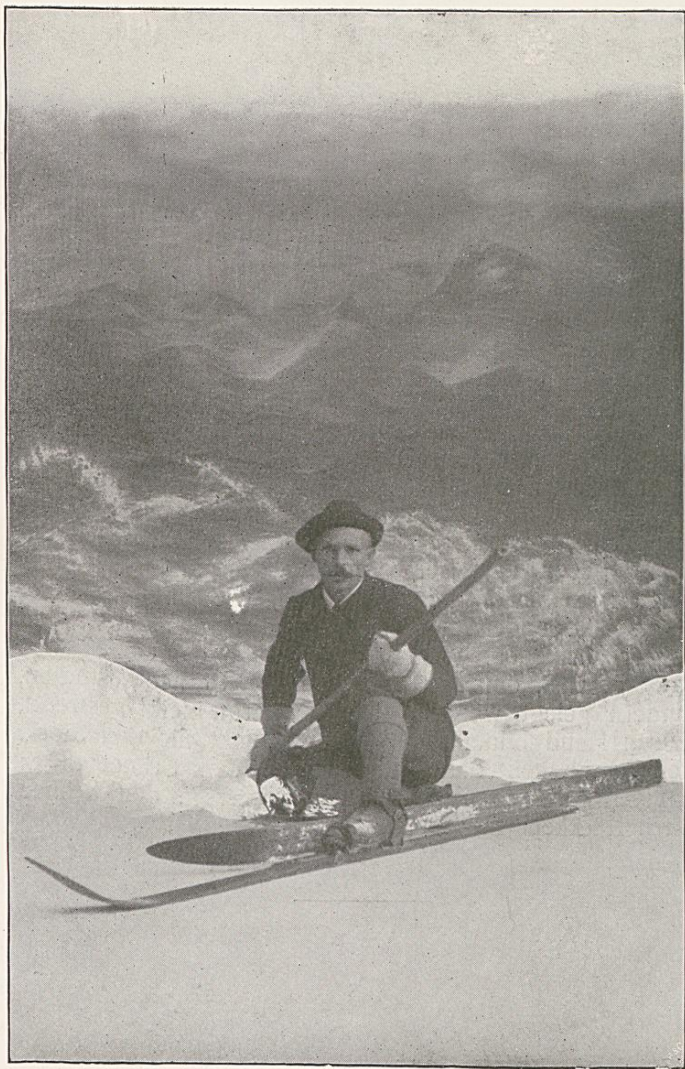


Fig. 8. Aufstehen.

Fig. 8.

Aufstehen.

Der Sturz ist meistens persönliches Verschulden, das sich bei Anfängern häufig einstellt. Wenn man schon fühlt, daß ein Sturz eintreten muß, dann klappe man in allen Gliedern kraftlos zusammen. Auf diese Art ist ein „böser“ Sturz fast ganz ausgeschlossen. Jeder steife Widerstand gegen den Sturz ist fehlerhaft. Der halbwegs Erfahrene stürzt nur gegen den Berg, der Anfänger meistens talab. Der Ungeübte, besonders der „Wildling“, stürzt und überschlägt sich ein paarmal. Der Geübte stürzt fast nie und wenn es einmal durch irgendeinen tückischen Zufall eintritt, dann kommt höchstens ein Sitz bergwärts an die Reihe, ähnlich wie in Fig. 8. Wie auch der Sturz ausfällt, es ist eine nutzlose Plage, aus einer anderen Stellung, als der in Fig. 8 ersichtlichen, aufstehen zu wollen. Man muß sich im Schnee solange herumschieben oder herumwälzen, bis die Skier tiefer liegen als der Körper, im Raume wagerecht gelegt sind und der Gestürzte auf der Berghüfte liegt. Erst dann setzt er sich bequem auf, gibt die Stockspitze in die Nähe der Berghüfte in den Schnee, aber nicht stechend, sondern von oben legend, beugt das Bergbein und schiebt sich so nahe als möglich an das Talbein. Der Talarm, dessen Hand kammgriffs den Stock hält, stützt sich auf das Talbein, der Bergarm stützt sich ristgriffs auf den Stock und der Gestürzte kniet sich auf das Bergbein, schiebt den Talski etwas vor, neigt den Oberkörper gegen das Talknie und greift mit beiden Händen entlang des Stockes talwärts. Nur die Berghand stützt. Jetzt bietet das Aufstehen keine Schwierigkeiten mehr. Es ist selbstverständlich, daß oft Situationen eintreten, wo man ohne weiteres mit einem Ruck aufstehen kann, aber die Regel ist es nicht. Einen Hauptfehler begehen die Unerfahrenen, daß

sie den Stock beim Aufstehen einstecken und an diesem emporklettern, resp. hangeln wollen. Da wird dann über vereiste Fäustlinge und den glatten Stock geschimpft. Liegt aber der Stock wagrecht oder fast wagrecht und ist einerseits im Schnee, andererseits in der durch das Tal-
knie unterstützten Talhand, so hat die Berghand nur einen Stütz- und keinen Hanggriff, in folgedessen haben weder vereiste Fäustlinge, noch glatte, vereiste Stöcke irgendeine hemmende Wirkung. Das Vereisen der Fäustlinge wird vermieden, wenn man nach dem Sturze, noch vor jedem Griffe, die Fäustlinge gegenseitig abklopft, aber nicht senkrecht gegen die Handflächen, sondern zu den Handflächen fast parallel. Die erste Art preßt den Schnee nur desto fester in das Gewebe, während die zweite Art es aus dem Gewebe herausschleudert. Derselbe Grundsatz gilt auch für das Abputzen der schneeigen Kleider.

Gehen.

Der Anfänger soll einige Schritte, in ihre einzelnen Phasen zergliedert, sehr langsam üben, damit er keine unbewußten Gehfehler sich aneignet. Als solche kommen häufig vor: das Gehen mit steifen Knien, mit unbeweglichem Oberkörper, mit zu kurzen oder zu langen Schritten. Zusammenfassend, sollen die ersten Gehversuche derart geübt werden: Aus dem richtigen Stande zur Vorspreizstellung übergehen, wobei der Ski nicht gehoben, sondern nach vorne geschoben wird; dann wird der vorgestellte Ski plötzlich belastet, der rückgestellte vollkommen entlastet. Das energische Belasten kann nur geschehen, wenn der Oberkörper vorgeneigt und das Spreizbein so stark im Knie gebeugt wird, daß eine senkrechte, von dem Knie nach abwärts gedacht, etwa 10 cm vor die Schuhspitze fällt. Dadurch hat sich der Schwerpunkt nach vorne und unten bewegt und ruht jetzt einen Moment in der tiefsten Lage. Er wird jetzt senkrecht bis zu seiner höchsten Lage in der Grundstellung gehoben, indem das Standbein im Knie gestreckt und das rückgestellte, vollkommen entlastete Bein zur Grundstellung nachpendelt, wobei der Ski wieder nicht gehoben, sondern im Schnee gleitend, geschoben wird. In der Grundstellung bleibt der Körper keinen Moment stehen, sondern übergeht sofort weiter zur Vorspreizstellung des soeben erst nachpendelnden Beines. Ist diese erreicht, so sinkt wieder plötzlich der Schwerpunkt nach vorne und unten durch das plötzliche Beugen des Spreizbeines und totales Entlasten des Standbeines. Der Schwerpunkt bewegt sich also beim Gehen sägezahnartig im Raume, wobei die aufsteigende Linie senkrecht, die absteigende schräg ist. Der Geher soll den Eindruck machen, wie wenn er bei jedem Schritte sich verbeugte. Der Anfänger tut sehr gut, die erste Zeit diese korrekten Bewegungen stark zu übertreiben. Mit der steigenden Fertigkeit wer-

den alle eckigen Härten des Gehens abgerundet, und, geschmeidig wiegend, gleitet der Geher leicht dahin. In der Ebene, oder bei sehr schwachem Gefälle, wird bei jedem Senken des Schwerpunktes der Skifahrer im Raume ein bis vier Meter vorwärts gleiten. Geht es jedoch bergauf, so muß das Rückgleiten verhindert werden, nicht nur durch absolut korrektes Gehen bezüglich des totalen Entlastens des rückgestellten Beines, sondern auch dadurch, daß die Weite des Spreizschrittes verringert wird. Sollte das noch nicht genügen, so macht man Stampfritte, indem der Ski des vorspreizenden Beines so gehoben wird, daß nur sein Fersenende im Schnee schleift, die Skispitze also in der Luft ist. Stampft man dann, so wird der vordere Teil des Ski tiefer in den Schnee versenkt als der rückwärtige und der Ski ruht etwas wagrecht im Raume, als die Schneeoberfläche an dieser Stelle vor dem Stampfen war. Aber auch die Adhäsion zwischen Ski und Schnee wird durch das Stampfen vermehrt, wodurch ebenfalls das Rückgleiten behindert wird.

Die Steigungen, die man nehmen kann, wechseln je nach der Schneebeschaffenheit und Rauheit der Skier. Durchschnittlich kann man sagen, bergauf kann man gehen, entgegen der Richtung des fließenden Wassers, bis zu etwa 12 Grad, oder in geraden Zahlen ausgedrückt: auf fünf Meter Entfernung kann man einen Meter Höhe erreichen. Steilere Steigungen können nicht mehr direkt genommen, sondern müssen auf Zickzackwegen überwunden werden. Kürzere Strecken, von einigen Metern, erklimmt man durch Seitwärtstreten im Nachstellgang, oder durch Grätschtreten nach außen. Beide Gangarten haben aber nur eine ganz unbedeutende Anwendung, weil sie keine Dauerleistungen zulassen.

Die Leistungsfähigkeit in Bezug auf zurückgelegte Strecken wechselt sehr stark, je nach der Schnee- und Bodenbeschaffenheit. In der Ebene kann man jeden Gleitschritt verlängern durch das Abstoßen mittels zweier Stöcke, die gegen das Versinken im Schnee in der Nähe ihrer Spitze mit einem beweglichen Ringe gesichert sind.

Starre Scheiben sind absolut unbrauchbar. Diese Art Fortbewegung hat jedoch für Mitteleuropa, wo der fahrbare Schnee doch meistens nur im Gebirge liegt, keine besondere Bedeutung. Bergauf geht man durchschnittlich bei etwa 60 Schritten in der Minute 40 bis 50 m weit. Jedes Mehr bergauf ist ein Hetzen und hat weder für Soldaten, noch für sonstige Praktiker oder besonnene Touristen irgendeinen Wert. Wer sich sicher Herz- oder Lungenkrankheiten zuziehen will, der hetze im Skilaufen.

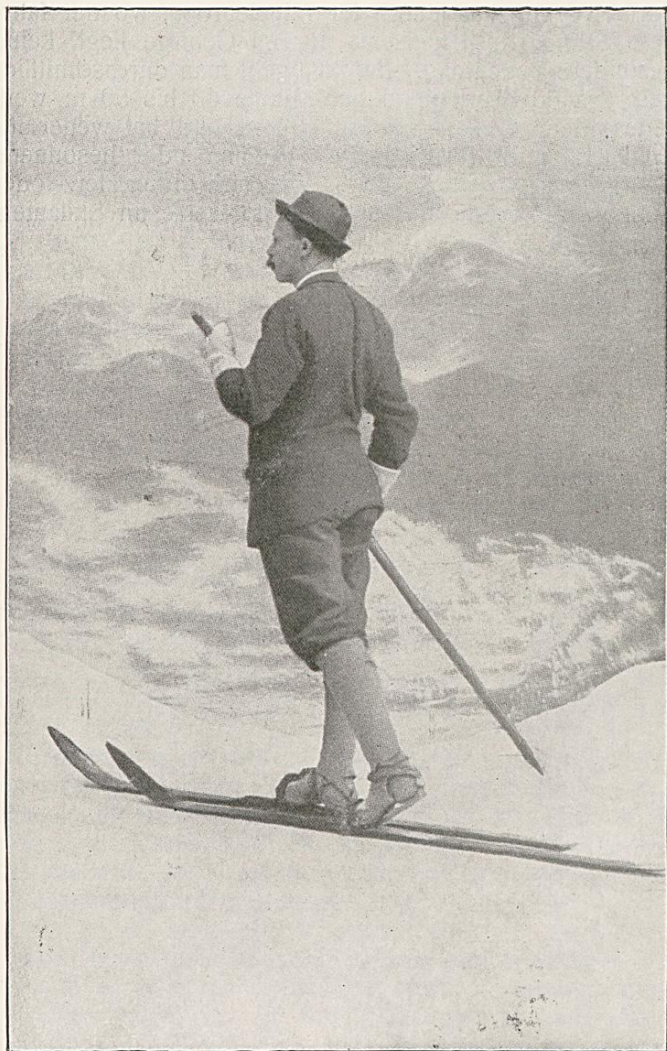


Fig. 9. Wenden.
Erste Phase. Rückspreizstellung.

Fig. 9.

Wenden.

Erste Phase. Rückspreizstellung.

Der Stock wird etwa 45gradig gegen den Berg eingesetzt, also Stockspitze etwa in einer 1 m langen Entfernung vom Ski. Das Bein an der Stockseite (also Stockbein) wird belastet und bildet das Standbein. Das Talbein ist total entlastet, bildet das Spielbein und wird um eine Schuhlänge nach rückwärts geführt. Der Bergarm ist gestreckt, seine Hand hat Ristgriff (häufiger Anfängerfehler: Kammgriff). Der Talarm ist gebeugt, seine Hand hat Kammgriff. Der Körper neigt sich leicht gegen den Stock, dessen Spitze bei den ersten drei Phasen des Wendens nie den Schnee verlassen soll.



Fig. 10. Wenden.
Zweite Phase. Vorhochspreizen.

Fig. 10.

Wenden.

Zweite Phase. Vorhochspreizen.

Das Spielbein wird schwunghaft, also nicht langsam, so weit vorgespreizt, daß das Skiende (die Skiferse) in die Nähe der Spitzenbasis des Standski kommt. Beide Knie sind gestreckt, das Spielbein hängt bequem auf dem Ski, wird also nicht mittels Kraft wagrecht gehalten. (Beugen beider Kniee häufiger Anfänger-Fehler.) Je strammer man steht, desto leichter hält man das Gleichgewicht.



Fig. 11. Wenden.
Dritte Phase. Zwangsstellung.

Fig. 11.

Wenden.

Dritte Phase. Zwangsstellung.

Aus der zweiten Phase, Fig. 10, dreht man den Oberkörper in der Hüfte talwärts. Gleichzeitig werden beide Kniee sehr mäßig gebeugt. Der senkrecht stehende Ski beginnt sich um sein Fersenende zu drehen und fällt parallel neben dem Standski nieder. Seine Skispitze ist jetzt in der Nähe des Fersenendes des Standski. Die Arme und der Stock sind vollkommen ruhig geblieben.





Fig. 12. Wenden.
Vierte Phase. Stockumsetzen.

Fig. 12.

Wenden.

Vierte Phase. Stockumsetzen.

Hat man in der dritten Phase (Fig. 11) ruhiges Gleichgewicht erreicht, so führt man den Stock um 360 Grad rundherum um den ganzen Körper. Dabei faßt die frühere Berghand den Stock oben und die frühere Talhand gleitet nach abwärts bis der Arm gestreckt ist. Gleichzeitig wird das frühere Spielbein belastet und das frühere Standbein stark entlastet.



Fig. 13. Wenden.
Fünfte Phase. Bogennachspreizen.

Fig. 13.

Wenden.

Fünfte Phase. Bogennachspreizen.

Aus der vierten Phase (Fig. 12) wird das frühere Standbein gänzlich entlastet, gleichzeitig dreht sich der Oberkörper in der Hüfte gegen die Spitze des jetzigen Standski und der entlastete Ski wird mit gestrecktem Bein und gehobener Skispitze im Bogen parallel in die Grundstellung gesetzt.

Je geübter der Fahrer wird, desto mehr schwinden die Pausen zwischen den einzelnen Phasen, ja diese letzteren übergehen so ineinander, daß es schließlich möglich ist, nur mit dem Verlust einer einzigen Schrittzeit das Wenden durchzuführen. Kleine Vorteile bei dem Wenden bestehen darin, daß die Skier im Raume so zu stellen sind, daß der Bergski und der Zwangsski etwas bergab gerichtet sind, dadurch ist die Zwangsstellung merklich gemildert.

Wenden.

Abermals alle Phasen des Wendens, wie sie der Anfänger üben soll, zusammenfassend, kann man sagen: Nach und nach bekommt man die Fertigkeit, daß man aus der Rückspreizstellung den Ski vorhochschwingt und, ohne ihn mit dem Fersenende in den Schnee zu stellen, gleich bis in die Zwangsstellung führt. Ein weiterer Fortschritt besteht darin, daß man gleichzeitig mit dem Schwunge in die Zwangsstellung den Stock umsetzt. Die vollendete Ausbildung besteht darin, daß man während des Aufstieges mit dem Bergbein an der Stelle, wo man wenden will, einen Schritt gegen den Berg so führt, daß das Fersenende des Bergski höher ist, als dessen Spitze. Kaum daß dieser Schritt geschah, wird der Talski aus seiner rückwärtigen Lage vorgeschwungen, gedreht zur Zwangsstellung mit gleichzeitigem Stockumsetzen, und gleich darauf folgt das Bogennachspreizen, aber nicht zum Stande, sondern zum sofortigen Schritte nach vorwärts. Die ganze Übung dauert drei Schrittzeiten, wovon nur die mittlere auf den Stillstand entfällt. Mit Worten kann dieses etwa folgenderweise bezeichnet werden: (Beim letzten Schritt auf der Serpentine) „Fersenende hoch! — Ski und Stock umsetzen! — Schritt!“

Nun kommen aber oft allerlei schwierige Situationen vor. Z. B. exponierter Stand an der Wendestelle oder sehr harter Schnee, starker Sturm, kurz, Verhältnisse, welche das etwas fragliche Gleichgewicht in der Zwangsstellung noch merklich fraglicher machen. In solchen Fällen kann man zweierlei Hilfsmittel anwenden.

Ehe man wendet, führt man den Stock so um den Körper herum, daß er mit der Spitze auf der Bergseite ruht und mit seiner Mitte auf dem Kreuze aufliegt. Also eventuell zwischen Rucksack und Kreuz. Beide Arme halten den hinter dem Rücken befindlichen Stock kammgriffs in bequemer Spannweite rechts und links.

Jetzt erst geht das Talbein in die Zwangsstellung, die Talhand gleitet an dem Stocke nach abwärts, die Berghand läßt los und faßt gleichzeitig mit der voll-

brachten Rumpfdrehung den Stock kammgriffs auf dem oberen Ende. Dadurch ist der Wendende niemals ohne Stockunterstützung.

Die zweite Art ist noch sicherer, wenn sie auch den Nachteil hat, daß ihr Beginn scheinbar sehr schwer ist. Vor dem Wenden setzt man aus ruhigem Stande den Stock schon so um, wie er nach dem Wenden sein soll. Die höhere Talhand faßt also tiefer, die tiefere Berg-hand faßt höher, so daß der Stock einen Moment mit Kreuzgriff gehalten wird. Gleichzeitig vollführt der Oberkörper die Drehung nach der Talseite, wobei der Stock um den Körper herum gegen den Berg eingesetzt wird. Das Talbein wird vollkommen entlastet, das Bergbein muß stramm gestreckt werden. Das Talbein muß jetzt hoch nach vorne geschwungen werden, dann erst wird es zur Zwangsstellung geführt. Das Bogennachspreizen bildet keine Schwierigkeiten. Zu dem Vorhochschwingen des Talbeines fehlt den meisten die Schneid, sie wollen ohne Schwung das Bein gleich in die Zwangsstellung führen und retten sich schnell durch einen Sitz vor einem Nasenstand in der schaurigen Tiefe.

Auf sanften Hängen, etwa bis zu 20 Grad Neigung, kann das Wenden gegen den Berg gemacht werden, auf steileren Hängen muß es aber talwärts durchgeführt werden.



Fig. 14. Fahrstellung.

Fig. 14.

Fahrstellung.

Aus der Grundstellung (Fig. 4) geht man in die Vorspreizstellung (Fig. 5), dann in die Schrittstellung (Fig. 6) und dann erst in die Fahrstellung (Fig. 14). Diese neue Bewegung erfolgt aus der Schrittstellung derart, daß man den Oberkörper zurückneigt und gleichzeitig das rückgestellte Bein etwas beugt, ohne mit den Skiern zu rühren. Dabei berühren sich beide Beine in der Kniegegend. Es müssen also die Skier dicht nebeneinander stehen. Diese Entfernung schwankt je nach der Schneebeschaffenheit von 0 cm bis 10 cm. Es ist sehr vorteilhaft und für das spätere richtige, elegante Fahren sehr wichtig, wenn der Anfänger das Wiegen aus der Schrittstellung zur Fahrstellung und wieder zurück zur Schrittstellung recht oft und stramm übt. (Vergl. Fig. 5 und Fig. 14. In beiden Figuren ist das linke Bein gestreckt vorgestellt und entlastet, das rechte Bein ist in Fig. 5 gestreckt, in Fig. 14 gebeugt.)

Fahren geradeaus.

Beginn des Fahrens aus der Grundstellung auf sanft geneigtem Hang. Ein Bein entlasten und um eine Schuhlänge nach rückwärts führen. Aus dieser Rückspreizstellung das Bein entschlossen, den Ski nicht hebend, sondern schiebend, zur Vorspreizstellung vorpendeln und sofort eine sehr kräftige Schrittstellung einnehmen. Die Fahrt, ein gleichmäßiges Gleiten beider Skier, beginnt sofort. Man verharre die erste Zeit unbeweglich in der Schrittstellung während des Gleitens. Hat man den Hang passend gewählt, so wird man bald auf einer Ebene auslaufen, d. h. zum Stillstande kommen. Der größte Lehr- und Lernfehler besteht darin, daß der Anfänger ohne Stock fährt. Dadurch lernt er sehr lange nicht das richtige Gleichgewicht halten. Fährt aber der Anfänger mit dem Stocke und mißbraucht ihn dabei, so lernt er niemals fahren.

Der Stock ist auf dieser Stufe und bei dieser Übung niemals ein Stützgerät, sondern ein Tastgerät. Es genügt vollkommen, wenn man den Stock schräg vor den Hüften hält, der gestreckte Arm hat Ristgriff, der gebeugte Arm hat Kammgriff, und man die Stockspitze sehr leicht auf der Schneeoberfläche nachschleifen läßt. Also niemals mit einem merklichen oder gar großem Teil des Körpergewichts auf dem Stocke liegen! Das Nachschleifen des Stockes gibt in kurzer Zeit eine überraschend ruhige Haltung. Dann wird der Stock nur mehr so gehalten, daß die Stockspitze etwa handbreit oberhalb der Schneefläche sich befindet. Im Bedarfsfalle kann sie sofort benutzt werden, ohne erst mit dem Oberkörper oder mit den Armen in der Luft herumzufuchteln. Je ruhiger, in sich geschlossener Haltung, man den Körper beherrscht, desto eleganter ist die Fahrt. Alles windmühlenartige Schwingen der Arme ist unnütz und sieht nach einfältiger Effekthascherei aus. Ich verpöne Komödiantenposen und bevorzuge Turnerhaltungen.

Die Pest für alle Anfänger ist der dummdreiste Ehrgeiz, auf dem Ringerl sich oben aufzustellen und schnell

hinabzurutschen. Haltung ganz Nebensache, nur wenn es schnell war. Solche Ringerlrutscher leiden immer an unheilbarem Größenwahn.

Will jemand wirklich schnelle Fortschritte machen, damit er bald jede, noch so schwierige Stelle beherrscht, der übe systematisch und lasse sich von einer einheitlichen Methode nicht abbringen.

Die anfangs beschriebene Übung des Fahrthanfanges und das Fahren in der Schrittstellung soll einige Male geübt werden.

Ist die erste Scheu überwunden, so ist es vorteilhaft, sofort zur korrekten Fahrstellung überzugehen. Sobald die Fahrt beginnt, verschiebt man das Körpergewicht auf das rückgestellte, mäßig gebeugte Bein, streckt und entlastet das vorgestellte Bein und richtet den Oberkörper frei auf. Der Blick darf nicht auf die Skispitzen gerichtet sein, sondern soll 5 bis 10 m weit voraus-eilen. Das gibt vielmehr Sicherheit als ein Nahblick.

Man wähle zu diesen ersten Fahrtversuchen sehr sanftes Gefälle, so daß man gerade noch Fahrt hat. Man hat dabei viel mehr Zeit, auf alle Kleinigkeiten zu achten, als wenn man schnell fährt. Können wir in leidlich guter Haltung dieses sanfte Fahren, dann beginnen wir sofort mit der Übung des Stehenbleibens.



Fig. 15. Stehenbleiben.
Erste Phase. Stemmstellung.

Fig. 15.

Stehenbleiben.

Erste Phase. Stemmstellung.

Während der Fahrt aus der Fahrstellung vorneigen in die Schrittstellung. Und jetzt kommt eine ganz unbedeutende, bildlich kaum klar darzustellende Bewegung. Das rückgestellte, vollkommen entlastete Bein muß sich bemühen, den Ski nur auf der Innenkante zu führen. Es wird die Außenkante nur um einige Millimeter gehoben. Diese unscheinbare, nur einen Moment dauernde Bewegung ist unerlässlich, damit die zweite, hier in Fig. 15 dargestellte Bewegung ermöglicht werde. Man muß jetzt das Fersenende des Ski etwa 60 cm weit von dem Fahrski entfernen, ohne den entlasteten Ski zu heben und ohne seine Spitze von der Berührungsstelle mit dem Fahrski zu entfernen. Das gelingt nur dann glatt, wenn wir den Schnee mit dem Fersenende des entlasteten Ski streicheln und dadurch in die gewünschte Stellung kommen. Das geschieht alles während der Fahrt.



Fig. 16. Stehenbleiben.
Zweite Phase. Stemmlage.

Fig. 16.

Stehenbleiben.

Zweite Phase. Stemmlage.

Ist das entlastete, rückgestellte Bein in der richtigen Stemmstellung (Fig. 15), so wird jetzt das Körpergewicht auf das Stemmbein übertragen. Wir befinden uns in der Stemmlage (Fig. 16). Und da tritt die überraschende Erscheinung auf, daß wir, kaum in die Stemmlage kommend, sofort stille stehen. Die Fahrt hat ihr Ende erreicht. Es ist nämlich durch die Stemmstellung der betreffende Ski aus seiner geneigten Lage im Raume in eine im Raume wagerechte Lage gebracht worden, und sobald wir nun von dem Fahrski das Körpergewicht auf diesen wagerechten Ski übertragen, müssen wir stehen bleiben, weil ein wagerecht im Raume liegender Ski nicht gleitet.

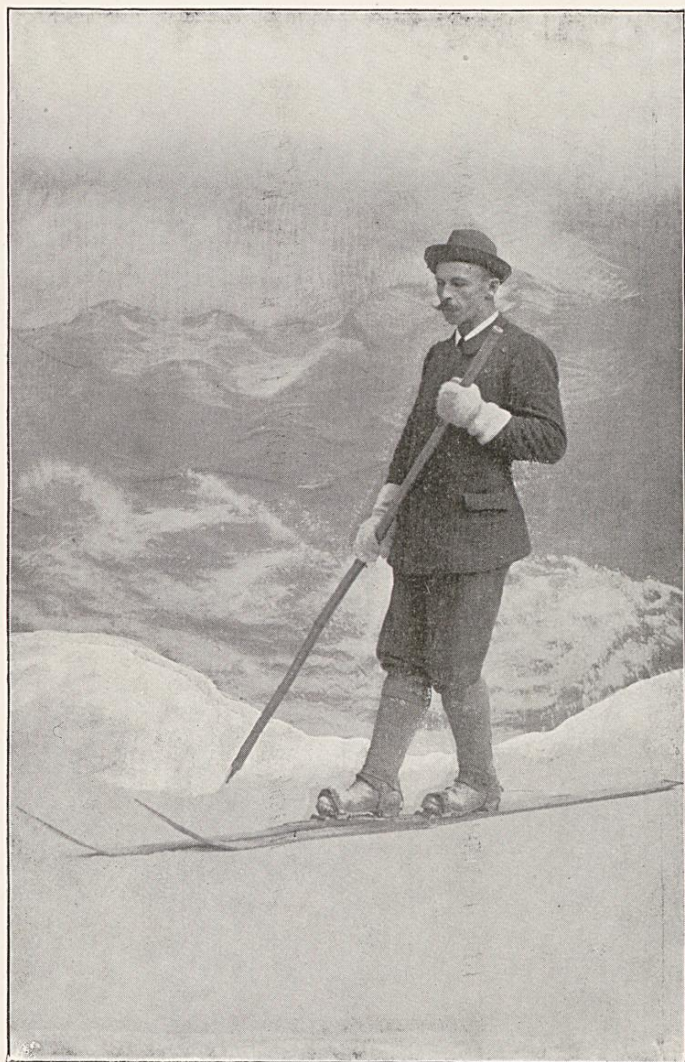


Fig. 17. Stehenbleiben.
Dritte Phase. Schlußstellung.

Fig. 17.

Stehenbleiben.

Dritte Phase. Schlußstellung.

Kaum, daß wir zum Stillstande gekommen sind, wollen wir das jetzt entlastete frühere Fahrbein zur Schlußstellung führen, ohne jedoch seinen Ski vom Schnee zu heben. Das erreichen wir wieder, indem wir mit dem Fersenende den Schnee streicheln, nur muß dieser Übung abermals die unscheinbare des Aufkantens vorausgehen. Diesmal aber kanten wir nach außen, damit die innere Skikante beim Schneestreicheln sich nicht in den Schnee einschneiden kann.

Stehenbleiben.

Es ist gut, die Vorübungen zum Stehenbleiben nicht während der Fahrt, sondern aus dem Stande zu machen. Je bewußter man die einzelnen elementaren Stellungen beherrscht, desto schnellere Fortschritte macht man. Deshalb ist es vorteilhaft, gründlich zu wiederholen. Man übe etwa so: Grundstellung — Vorspreizstellung — Schrittstellung — Fahrstellung.

Und jetzt stelle man sich vor, daß man nicht steht, sondern wirklich fährt. Aus irgendeinem Grunde würde man stehen bleiben wollen. Sofort geht man aus der Fahrstellung in die Schrittstellung über und ohne Pause, mit vorhergehendem Aufkanten nach innen, in die Stemmstellung und sofort in die Stemmlage und ununterbrochen weiter in die Schlußstellung. Es sind also acht Übungen, die man aus dem Stande in acht Schrittzeiten ohne weiteres üben kann, eventuell auch im Zimmer und ohne Ski, nur um sich die Übungen besser einzuprägen.

Übt man dann während der Fahrt, so ist es besser, auf sanften Hängen sehr langsam zu fahren, aber sehr rasch stehen zu bleiben.

Das rasche Stehenbleiben erreicht man dadurch, daß man sich aus der Fahrstellung rasch vorneigt in die Schrittstellung, gleichzeitig aber in die Stemmstellung geht und mit einem Ruck durch die Stemmlage zur Schlußstellung kommt. Unterstützt wird diese Bewegung wesentlich durch einen Schwung der unteren Kreuzgegend nach der Stemmseite hin. Etwa so, wie wenn eine Dame ihre Schleppe ohne Zuhilfenahme der Hände herumwerfen will.

Stemmfahren.

Bei den ersten schüchternen Versuchen, aus der Fahrt zum Stillstand zu kommen, wird man ohne weiteres merken, daß die Fahrgeschwindigkeit sofort abnimmt, sobald wir in die Stemmstellung übergegangen sind. Der Stemmski erzeugt im Schnee eine so breite Spur,

als sein Fersenende sich vom Fahrski entfernt hat, also durchschnittlich etwa 60 cm. Natürlich ist auf einer so breiten Spur die Reibung eine viel stärkere und deshalb die Verzögerung der Fahrt. Von diesem Umstande macht man eine praktische Anwendung. Die vermehrte Reibung hängt aber nicht nur von der Breite der Spur, sondern auch von der Belastung des Stemmski ab. Da der Stemmski während seines Wegschiebens unbelastet ist, beim Stehenbleiben aber total belastet wird, so ist uns sicherlich die Möglichkeit gegeben, zwischen null und total beliebige Werte zu legen. Je stärker man den Stemmski belastet, desto langsamer fährt man, und je mehr man ihn entlastet, desto größere Geschwindigkeit erreicht man. Durch dieses einfache Mittel des Körpergewichtsübertragens sind wir also befähigt, auch auf den steilsten Hängen ganz beliebig schnell oder langsam zu fahren oder stehen zu bleiben. In der Stemmstellung hat das vorgestellte Bein sehr viel zu leisten, denn es trägt den Körper und ist, je nach der Neigung des Geländes, mehr oder weniger im Knie gebeugt. Deshalb ist für dieses Knie eine richtige Stockhaltung eine wahre Wohltat. Die Faust des gestreckten Armes faßt den Stock so kurz, daß sie in die Nähe des Fahrknies kommt. Der Stock schleift mit der Spitze im Schnee und der Fahrer braucht nicht das Gleichgewicht mit seiner Beinmuskulatur des ohnehin stark in Anspruch genommenen Fahrbeines zu halten.

Die meisten Anfänger machen beim Stemmfahren den Fehler, daß sie nicht die Fahrrichtung einhalten können, sondern immer, im Sinne des Fahrbeines, nach außen abgelenkt werden. Ursache dieses Fehlers ist das Kanten des Fahrski. Sobald man merkt, daß man aus der Richtung kommt, braucht man bloß den Fahrski flacher zu stellen. Das ist wieder so ein einfaches Mittel, welches wir ausnützen können, beliebig unsere Fahrrichtung zu ändern. Kanten wir den Fahrski gegen den Berg, so fahren wir auch dorthin, legen wir ihn flach, also neigen wir ihn gegen das Tal, so fahren wir auch sofort mehr talwärts.

Da wir dabei den Stemmski beliebig belasten können, so ergibt sich ohne weiteres die Möglichkeit, daß wir z. B. auf einem steilen Hange mäßig steil und doch schnell

fahren, oder sehr steil und doch langsam fahren. Da wir auch jeden Augenblick stehen bleiben können, so haben wir mit der Stemmstellung eigentlich die Beherrschung eines jeden Geländes erlangt.

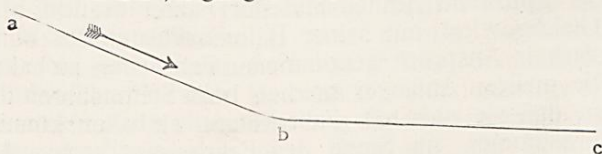
Schnellfahren und Hindernisse.

Jetzt erst, wenn man halbwegs über die Begriffe und Fertigkeiten der Fahrbeherrschung verfügt, kann man mit der schnellen Anwendung des Erlernten beginnen.

Wären die Schneeflächen von gleichartiger Beschaffenheit und gleichmäßiger Neigung, dann wäre das Schnellfahren nur ein Akt der Entschlossenheit. Weil aber verschiedenartige Gleitfähigkeit des Schnees oft wechselt, weil Bodenwellen, Mulden, Böschungen plötzlich zu nehmen sind, weil ferner Steine, Bäume, Maulwurfshügel, Zäune etc. als Hindernisse vorhanden sind, so ist auch das Schnellfahren nur ein Produkt der Erfahrung, welche wieder auf Beobachtung sich stützen muß. Diesem Umstande Rechnung tragend, folgen jetzt einige diesbezügliche Ratschläge.

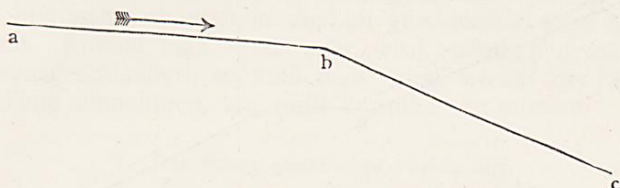
a. Bodenneigung.

1. Die Neigung wird plötzlich flacher.



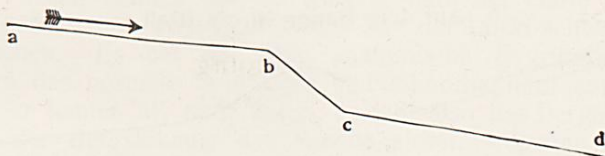
Der Skifahrer fährt von a nach b. Sobald er die flachere Strecke bc erblickt, muß er noch vor b sich etwas vorneigen, also aus der Fahrstellung in die Schrittstellung gehen. Kaum aber, daß die Skispitze den Punkt b erreicht, muß der Skifahrer sofort in die Fahrstellung zurückgehen, d. h. den Schwerpunkt nach rückwärts verlegen, weil sonst ein Sturz nach vorne erfolgen würde. Der schwache Fahrer kann das Hindernis auch so nehmen, daß er auf der steileren Strecke in eine mäßige Kniebeuge geht und beim Aufahren auf die flachere Stelle in den Streckstand sich hebt.

2. Die Neigung wird plötzlich steiler.



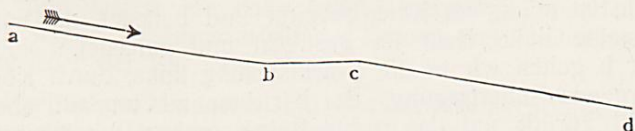
Kommt der Fahrer von a nach b, so wird er, sobald die Skier auf die steilere Strecke bc gelangen, sofort aus der Fahrstellung in die Schrittstellung sich vorneigen müssen, da ihm sonst die Skier durchgehen und er zum Sitz kommt. Hat man einmal den kritischen Punkt b überwunden, dann kann man wieder langsam in die Fahrstellung sich aufrichten.

3. Ein gleichmäßiger Hang ist durch eine Böschung unterbrochen.



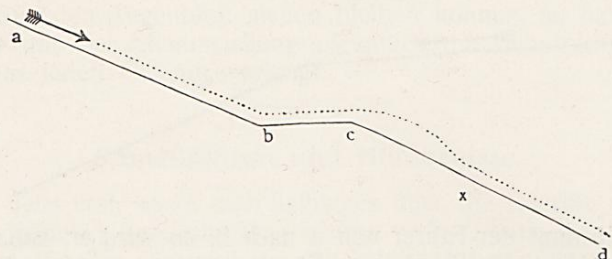
Gestützt auf das bei Punkt 2 und 1 Erwähnte, kann man einfach sagen: bei b vorneigen, bei c aufrichten.

4. Ein gleichmäßiger Hang wird durch eine Flachstufe unterbrochen.



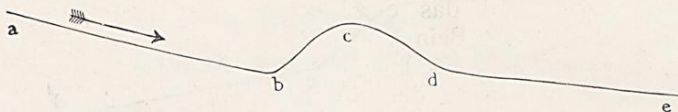
Von a bis b vorgeneigt fahren, weil man bc erblickt hat, bei b aufrichten, bei c sofort wieder vorneigen, nach und nach wieder aufrichten.

5. So wie bei 4, nur etwas steiler.



Das Verhalten des Fahrers ist genau wie bei Punkt 4. Weil aber die Fahrt eine schnellere ist, so hat man bei c das Beharrungsvermögen, mit der erlangten Endgeschwindigkeit weiter in der Richtung bc, also wagrecht in die Luft zu fahren. Selbstverständlich tritt eine parabolische Senkung ein und man erreicht bei x wieder den Hang und fährt nach d weiter.

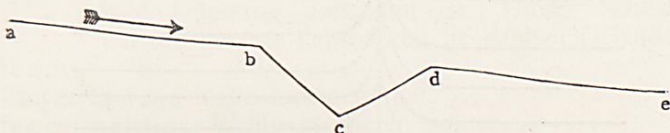
6. Auf dem Hange ist ein Wall.



Beim Anblicke von bc muß sich der Fahrer vorneigen, bei b aufrichten. Sehr oft genügt aber das Aufrichten nicht, weil die Richtungsänderung doch eine zu plötzliche, steile ist. In solchen Fällen verbindet man das Aufrichten sofort mit einem Schritt vorwärts. Z. B. bei a sind wir in der Fahrstellung rechts. Also das rückgestellte rechte Bein ist mäßig im Knie gebeugt und belastet, das vorgestellte linke Bein ist gestreckt und entlastet. Noch vor b gehen wir in die Schrittstellung links, durch Körpergewichtsübertragung. Bei b richten wir uns auf, aber nicht zurück auf das rechte Bein, sondern wir bleiben auf dem linken Bein stehen und machen mit dem rechten Bein einen Schritt vorwärts. Zu dem Vorneigen zwischen a und b haben wir Zeit genug, aber das Aufrichten und

der Schritt bei b muß sehr schnell geschehen. Oben bei c muß man sich sofort vorneigen, ohne sich darum zu kümmern, ob man in die Luft geschleudert wird oder nicht. Kommt man zu d, oder wird zwischen d und e hinausgeschleudert, so muß man sofort wieder die Fahrstellung einnehmen, um nicht vornüber zu stürzen.

7. Der Hang weist eine Mulde auf.

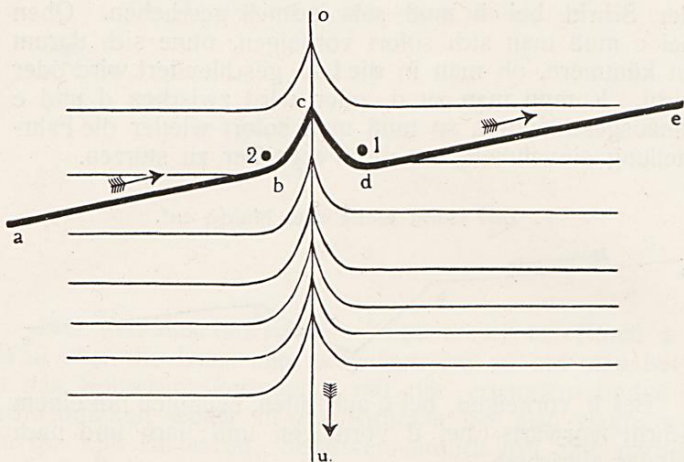


Bei b vorneigen, bei c aufrichten, eventuell mit einem Schritt vorwärts, bei d vorneigen und nach und nach wieder aufrichten.

Die Bodenneigungen erschweren oft auch das Gehen, in dem Sinne, als Hindernisse. Quert man einen Hang, der festen Schnee hat, so wird, je nach der Härte des Schnees, schon zwischen 25 bis 35° der Talski seitwärts rutschen. Es hat das eine anatomische Begründung, denn das normale Bein kann im Fußknöchel nach außen besser kanten als nach innen, es faßt also das Bergbein mit der Bergskikante den Schnee sicher, wogegen das Talbein den entsprechenden Neigungsausschlag im Kanten nicht fertig bringt.

Man verhindert das lästige Seitwärtsrutschen des Talski durch einen wagrechten Pendelhieb. Beim Vorwärtsgleiten lassen wir nur das Fersenende des Talski im Schnee, die Skispitze führen wir nach außen in die Luft und lassen sie dann kräftig wagrecht einpendeln zum Stand. Dadurch erhält der Schnee eine Hiebkerbe, in welcher der Ski sicher hält.

Ein häufiges Hindernis sind schmale, tiefeingeschnittene Wasserrisse (Runsens) auf steilen Hängen. Kann man sie nicht schräg abwärts durchfahren (siehe Punkt 7) und muß sie im Aufstieg queren, so ist die einfachste Art die aus der Skizze ersichtliche.



Der Fahrer geht mit den Skispitzen bis zu c. Dann wendet er regelrecht auf bc und setzt dann den Stock bei 1 ein. Dann gibt er (in diesem Falle) den linken Ski, grätschend, auf cd. Setzt den Stock um, auf 2, und macht mit dem rechten Bein Schlußstellung auf cd. Ohne Stocksicherung: Nasenstand in der Richtung nach u.

b. Schneebeschaffenheit.

Da dieses Gebiet sehr umfangreich, die Terminologie meist unbekannt, so beschränke ich mich auf ein Schneewörterverzeichnis mit einigen Erklärungen.

dröhnend. Bei großer Kälte und Sturm gefallener Schnee befindet sich in seiner Lagerung im labilen Gleichgewichte. Auf Neigungen unter 20 Grad bricht er mit dumpfdröhnendem Geräusch zusammen, man sieht eine feine Bruchlinie im Schnee. Auf Neigungen über 20 Grad geht er als Schneeschild oder als Staub- oder Windlawine nieder. An Tagen, an denen man auf sanften Hängen dröhnenden Schnee betritt, dürfen steilere Hänge der unbedingten Lawinengefahr wegen nicht betreten werden.

eisig. Ein gefrorener, vorher wässriger Schnee, in dem man zwischen der gleichartig glasigen Eismasse noch die einzelnen Schneekörner weiß und rauh unterscheiden kann.

fahrbar.

federpelzig. Auf altem Schnee setzt sich bei zunehmender Kälte Rauhreif an und bildet eine Schicht, einen Pelz, der in seiner Struktur bald haarig, bald federartig aufgebaut ist. Dieser Schnee hat die idealste Fahrbarkeit im sanften Gelände.

feucht.

Feuchtlawine siehe Lawinenarten.

feuchtmehlig. Wenig gleitbarer Schnee.

feuchtsalzartig. Durch öfteres Auftauen und Wiedergefrieren gut gleitbarer Schnee auf sanften Hängen, idealster Schnee auf sehr steilen Hängen.

fest.

flaumig.

flockig.

gebändert. Durch Sturm mäanderartig abgestufte Oberflächenschicht.

gefroren siehe Hartschnee.

gesetzt. Längere Zeit schon lagernd und dichter geworden.

glasig. Nasser Schnee, der an seiner Oberfläche durchsichtig gefriert.

glatt.

glitzernd.

Grundlawine siehe Lawinenarten.

haarpelzig siehe federpelzig.

Harscht, harstig. Undurchsichtig gefrorene, leicht durchbrechende und abblätternde Oberfläche des lockeren Schnees.

hart.

Hartschnee. Gefrorener, vorher feuchtsalzartiger Schnee mit rauher Oberfläche, ohne eisige Merkmale.

klebrig.

knurrend. Feuchtmehliger Schnee, der unter dem Ski knurrt und in der Skispur 5 bis 10 cm voneinander entfernte, fingerbreite Querrisse aufweist,

körnig.

Lawine. Von steilen Hängen sich ablösende Schneemasse.

Lawinenarten:

Feuchtlawine. Lawine aus feuchtem Schnee.

Grundlawine. Gänzlich, bis auf den Grund abgehender Schnee. Ist er feucht, dann hat die Grundlawine ein schmutzig-erdiges Aussehen.

Schichtlawine. Wenn nur die obere Schneeschicht abgeht, dagegen die untere Schicht gut gesetzt oder gefroren ist.

Staublawine. Gebildet aus lockerem Schnee.

Windlawine. Gebildet aus lockerem Schnee, aber begleitet von orkanartigem Sturm. Dieser Sturm ist jedoch nur lokaler Natur und wird durch die Lawine selber verursacht. Die Windlawine ist immer eine Staublawine und der Wind, den sie erzeugt, wird desto heftiger, je steiler oder gar senkrechter der Lawinenfall ist. Die Lawine schiebt vor sich die Luft, die sich teilweise pressen läßt und teilweise als Gegenwind um die Lawine zurückströmt, so daß hinter der Lawine kein luftleerer Raum entsteht. Aber auch von oben strömt die Luft nach und bildet mit dem Gegenwind einen Trichter, in den wirbelnd die oberen Luftschichten einziehen. Vor der Lawine jagt die geschobene und gepreßte Luftschicht durch die ruhige Luftmasse wie ein Kolben in einer Röhre. Erst bis dieser Luftkolben auf unverschiebbare Hindernisse stößt, verteilt er sich strahlenförmig, Bäume, Häuser, Zäune, Brücken, auch ganze Wälder vor sich nieder-mähend. Der Lawinenschuttkegel bildet dann das Zentrum dieser radiären Zerstörungsstrahlen. Die mittlere Fallhöhe der Windlawine beträgt etwa tausend Meter.

massiv. Dicke, mehr als knietiefe Schneelage.

matt. Ein Schnee von schlechter Fahrbarkeit, dicht, mehlig, nicht trocken und noch nicht feucht.

Hat „angezogen“, zeigt meistens Tauwetter an.

mehlig.

naß.

naßmehlig. Ist etwas besser fahrbar als feuchtmehliger Schnee.

naßsalzartig. Ist schlechter fahrbar als feuchtsalzartiger Schnee.

pulverig.

Raude, raudig. Undurchsichtig gefrorene, rauhe, ziemlich schwer durchbrechende, nicht abblätternde Oberfläche des lockeren Schnees.

sandig.

scharf. Pulveriger oder sandiger, oder körniger Schnee von guter Fahrbarkeit.

schichtig. Leicht voneinander trennbare, meistens dünne Schneelagen.

Schichtlawine siehe Lawinenarten.

schlitzig. Feuchte bis nasse, nur 1 bis 2 Finger dicke, leicht ablösbare Schneeoberfläche auf harter Schneeunterlage. Bildet unter den Skiern scharfmodellerte, starkhaftende Längskeile (versieht die ganze Skilänge mit einem Kiel) und macht das Befahren von mehr als 30gradigen Hängen oft unmöglich.

Schneebrett siehe Schneeschild.

Schneefall.

Schneefließen. Der Wind treibt feinen Pulverschnee knapp an der Oberfläche des Schnees, ohne daß sich die Schneeteilchen höher als einige Zentimeter erheben. Wirkt oft auf exponierten Stellen sinnverwirrend.

Schneeschild. Im Sturmschatten, auf Bergflanken abgelagerte flache Schneemassen, welche an ihrer Oberfläche ein viel dichteres, sturmpoliertes Gefüge haben als in ihrem lockeren Kern. Sie sind sowohl auf ihre inneren Spannungsverhältnisse, als auch in Bezug auf ihre Lagerungsverhältnisse im labilen Gleichgewicht und können durch die leiseste Erschütterung kilometerweit zum Sturz ausgelöst werden. Ein dröhnender Ruck ist der Beginn eines abgehenden Schneeschildes.

Schneetreiben. Vom Winde oder Sturme aufgepeitschter Schnee, der wie ein Schneefall die Luft erfüllt und im Windschatten abgelagert wird.

Schneewacht. Eine in den drei Dimensionen ziemlich übereinstimmende, vom Sturm auf dominierender Stelle aufgebaute Schneemasse.

Schneewächte. Eine Schneewacht mit ausgesprochener Längendimension.

Sowohl die Schneewacht als auch die Schneewächte entstehen durch Ausfüllung der Negative der Luftströmungen auf Graten und Plateaurändern durch treibenden Schnee. Solange diese Gebilde durch öfteres Auftauen und Wiedergefrieren nicht durch und durch gefroren sind, sind sie äußerst sturzgefährlich. Am mächtigsten ist die Wächte, wo sie in ihrer Silhouette am niedrigsten ist. Denn dort ist das Tor, durch welches der Sturm die größte Schneemenge treibt. Es ist also bei Ersteigung eines wächtegekrönten Kammes oder Randes nicht vorteilhaft, den tiefsten Punkt sich auszuwählen.

Schneewehe. Eine im Sturmschatten zusammengetragene Schneemasse von unverrückbarer Lagerhaftigkeit.

schollig. Vom Sturm gewellter, auf den Steiflanken der Wellen von der Sonne ausgehöhlter und an den scharfen Rändern der Wellen gefrorener Schnee. Bildet sich bei aprilartigem Wetter, in Mitteleuropa in den Höhen zwischen 1400 bis 2000 m.

schwer. Nasser, gesetzter Schnee.

singend. Bei niedrigen Temperaturen von mindestens 10° Celsius verursacht das Betreten des auf harter Unterlage liegenden Schnees klingende Geräusche.

sonnzerfressen. Nur in der nicht abgelenkten Richtung der Sonnenstrahlen wird der Schnee bei großer Kälte geschmolzen. Es entstehen tiefe Höhlen, umgeben von zierlichen Eisstäben, Flächen, Zacken, Guirlanden, Palmetten und ähnlichem Filigran-Zierrat.

splittrich. Beim Befahren zersplittert der sonnzerfresene Schnee.

Staublawine siehe Lawinenarten.

stumpf. Ein scheinbar gut fahrbarer Schnee, der aber doch nicht gleitfähig ist. Meistens von mehliger Beschaffenheit.

sturmpoliert.

tellerbrüchig. Um den schreitenden Ski bilden sich rechts und links halbtellerartige Risse von durchschnittlich 30 cm Durchmesser. Dies kommt sowohl auf raudigem als auch auf sturmpoliertem Schnee vor.

trocken.

tückisch. In verschiedenen Eigenschaften vielfach wechselnd.

wässrig.

weich.

wellig.

Windlawine siehe Lawinenarten.

Windsbrett (Provinzialismus) siehe Schneeschild.

Windtrichter. Durch Windanprall ausgekolcherte Schneemasse neben festen Körpern.

Also auch die Schneebeschaffenheit stellt an uns die Aufgabe, viel zu beobachten und viel zu erfahren, erst dann sind wir zum Schnellfahren berechtigt. Im allgemeinen kann man sagen: der stumpfe, rauhe, also minder gleitfähige Schnee wirkt auf den Fahrer wie eine verminderte Neigung, der glatte scharfe, gut fahrbare Schnee muß ähnlich berücksichtigt werden, wie eine steile Neigung.

Wir müssen uns bald vorlegen, bald aufrichten, wir müssen eventuell schnell einen Schritt vorwärts machen oder die Fahrgeschwindigkeit durch das Stemmen schnell vermindern. Da heißt es: Bei jedem Schnee Erfahrung sammeln.

c. Fremdkörper.

Muß man unter Bäumen, Ästen, Sträuchern durchschlüpfen und dabei diese Hindernisse anfassen, dann tue man es stets mit Ellgriff, weil das Aufrichten dann keine Schwierigkeiten bietet.

Die meisten Zäune kann man ohne abzuschnallen flott übersteigen. Für jede Zaunart läßt sich irgendeine Lösung finden.

Frei liegenden Felsblöcken weicht man weit aus, weil oft schwach überwächete Windtrichter die Felsen auf der Sturmseite umgeben.

Kleine Unebenheiten im Schnee beachte man immer, denn es kann ein arges Hindernis, schwach überschneit, darunter lauern.

Bogenfahren.

(Einleitung.)

Sind die Hänge steiler als 25 Grad, so wird man in den seltensten Fällen in der Richtung des fließenden Wassers herabfahren können.

Wir müssen dann schräg fahren, d. h. in der Fahrstellung diejenige Neigungsrichtung einschlagen, deren entsprechende Geschwindigkeit wir noch beherrschen. Wollen wir noch steiler herabfahren, ohne daß die Geschwindigkeit zunimmt, so müssen wir stemmen, natürlich mit dem Talbein, daraus folgt, daß das Talbein auch immer beim Schrägfahren das Fahrbein ist. Wir brauchen niemals die Schrittstellung wechseln und können nach Belieben Schräg- oder Stemmfahren, je nachdem wir das vorgestellte oder rückgestellte Bein belasten und entsprechend führen. Ob wir nun Schrägfahren oder Stemmfahren anwenden, immer kommen wir zu einer Stelle des Hanges, wo wir die Fahrrichtung im entgegengesetzten Sinne ändern sollen. Wir müssen stehenbleiben und wenden.

Das aber ist nicht nur ein oft arger Zeitverlust, sondern auch ein Mißvergnügen, weil wir der flotten Fahrt plötzlich Halt bieten müssen. Statt nun zu wenden, können wir auch auf den steilsten Hängen (bei feuchtsalzartigem Schnee oder bei sicherem Pulverschnee, sobald seine untere Schicht am alten, festen Schnee angefroren ist, auch bei 60gradiger Neigung) sehr kurze, scharfe, halb-

kreisförmige Bogen fahren. Das Bogenfahren ist die idealste Bewegung, deren derzeit die Menschen im Raume fähig sind. Der Hochgenuß stellt sich natürlich erst ein bei sicherer Beherrschung und bei richtiger Wahl des Geländes. Im Nachfolgenden werden die einzelnen Phasen des Bogenfahrens wieder methodisch zergliedert.

An Entschlossenheit und Mut stellt das Bogenfahren auf steilen, viele Hunderte Meter hohen Hängen, besonders wenn noch Hindernisse vorhanden sind, die denkbar höchsten Anforderungen. Eine noch größere Mutprobe in sportlicher Beziehung ist mir nicht bekannt.

Sobald wir diese Übung auf exponierten Stellen beherrschen, überfällt uns ein Freudenrausch.

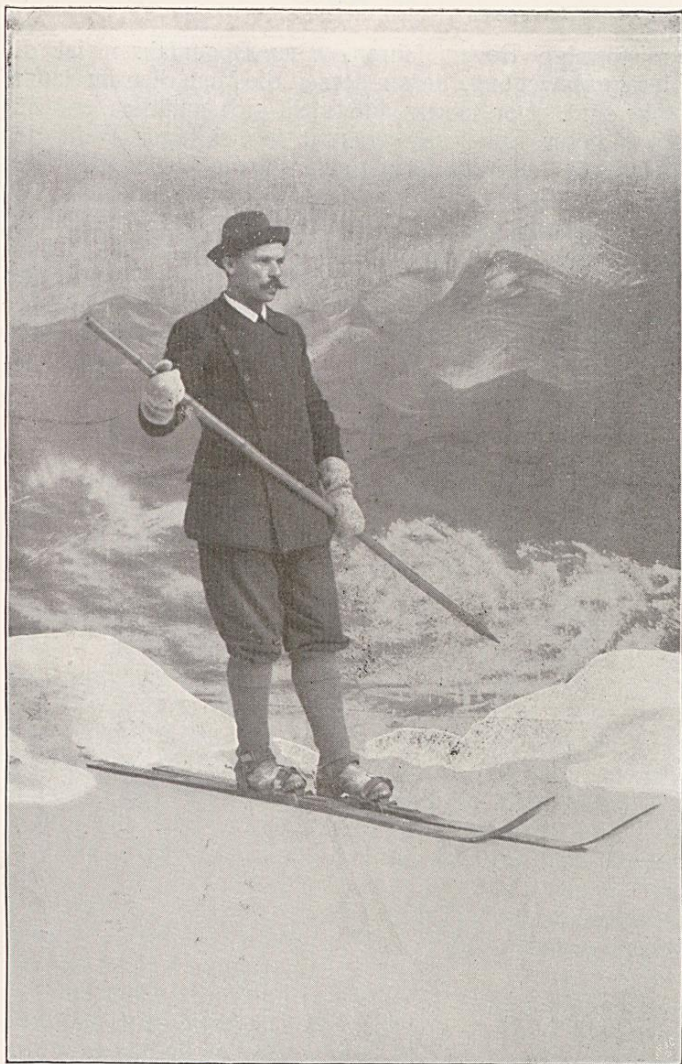


Fig. 18. Bogen.
Erste Phase. Schrägfahren.

Fig. 18.

Bogen.

Erste Phase. Schrägfahren.

Hier im Bilde Fahrstellung rechts. Das rechte Bein ist das Talbein, ist belastet und im Knie schwach gebeugt. Das linke Bein ist gestreckt in der Vorspreizhaltung, entlastet, der Stock wird nur in der Bereitschaft gehalten, um bei Gleichgewichtsstörungen durch flüchtiges Berühren des Schnees dem Körper wieder ruhige Haltung zu geben.

Wer ohne Stock fährt, müßte in diesem Falle durch windmühlenartiges Herumfuchteln mit den Armen das Gleichgewicht suchen oder sogar mit der Hand im Schnee Halt suchen.

Welche von den zwei Arten die ästhetischere ist, ist wohl fraglos.

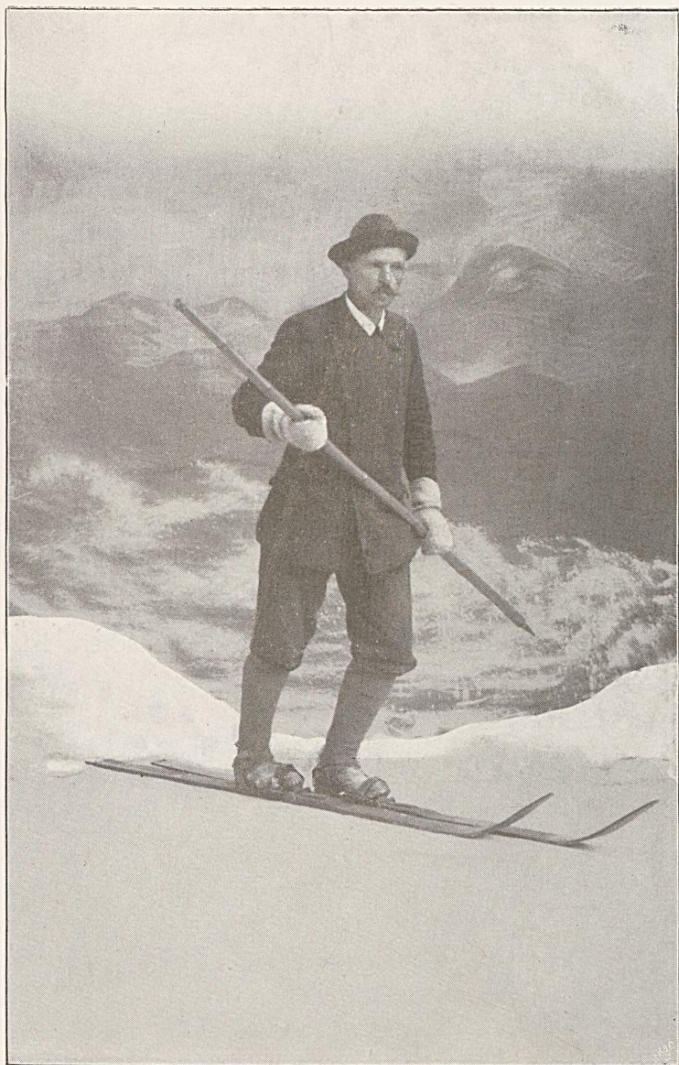


Fig. 19. Bogen.
Zweite Phase. Schrittstellung.

Fig. 19.

Bogen.

Zweite Phase. Schrittstellung.

Aus der Fahrstellung rechts in Fig. 18 übergehen in die Schrittstellung links, wie hier ersichtlich.

Das Körpergewicht ruht nur auf dem Bergbein, hier also links. Das entlastete Talbein ist gestreckt und selbstverständlich rückgestellt, denn wir haben ohne jede Schrittbewegung nur das Körpergewicht übertragen.

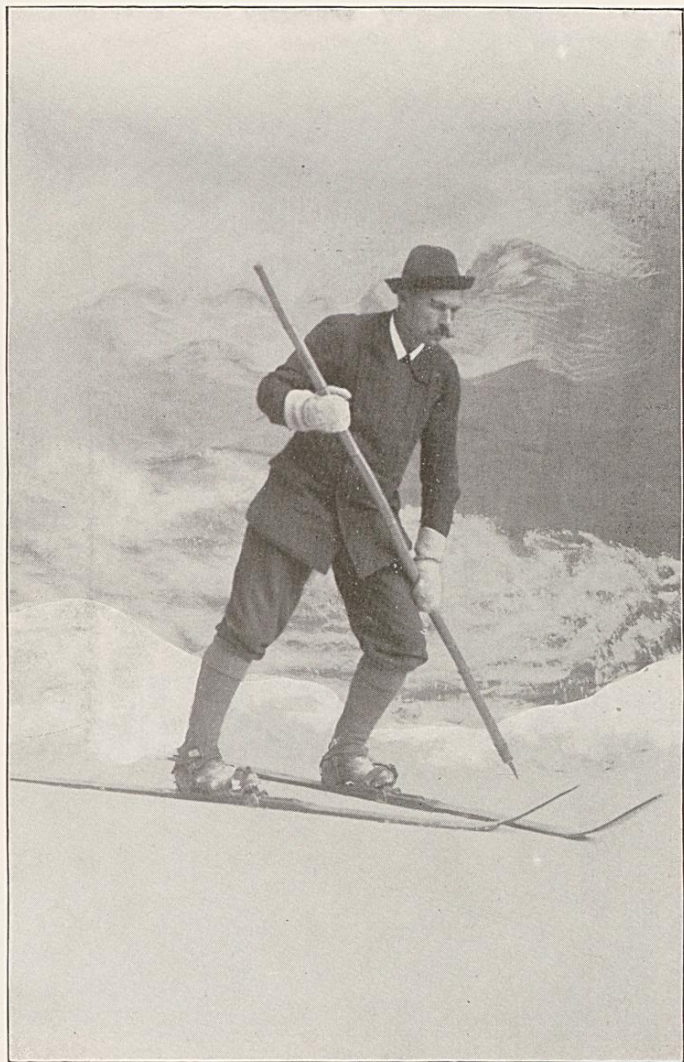


Fig. 20. Bogen.
Dritte Phase. Stemmstellung.

Fig. 20.

Bogen.

Dritte Phase. Stemmstellung.

Aus der Schrittstellung in Fig. 19 haben wir das entlastete, gestreckte, rückgestellte Talbein auf die Großzehenseite des Fußes geneigt, wodurch die Talkante des entlasteten Ski einige Millimeter in die Höhe gehoben wurde. Gleichzeitig haben wir, den Schnee streichelnd, also den Talski nicht hebend, das Fersenende dieses Ski etwa 60 cm talwärts geschoben, aber die Skispitze an ihrer Berührungsstelle neben dem Fahrski gelassen. Gleichzeitig haben wir den Stock schwach, aber kurz eingesetzt, die Faust des Bergarmes ist knapp oberhalb des Bergknies. Der Stock ist von diesem Faustgriff bis zur Stockspitze nicht merklich länger, als der Unterschenkel.

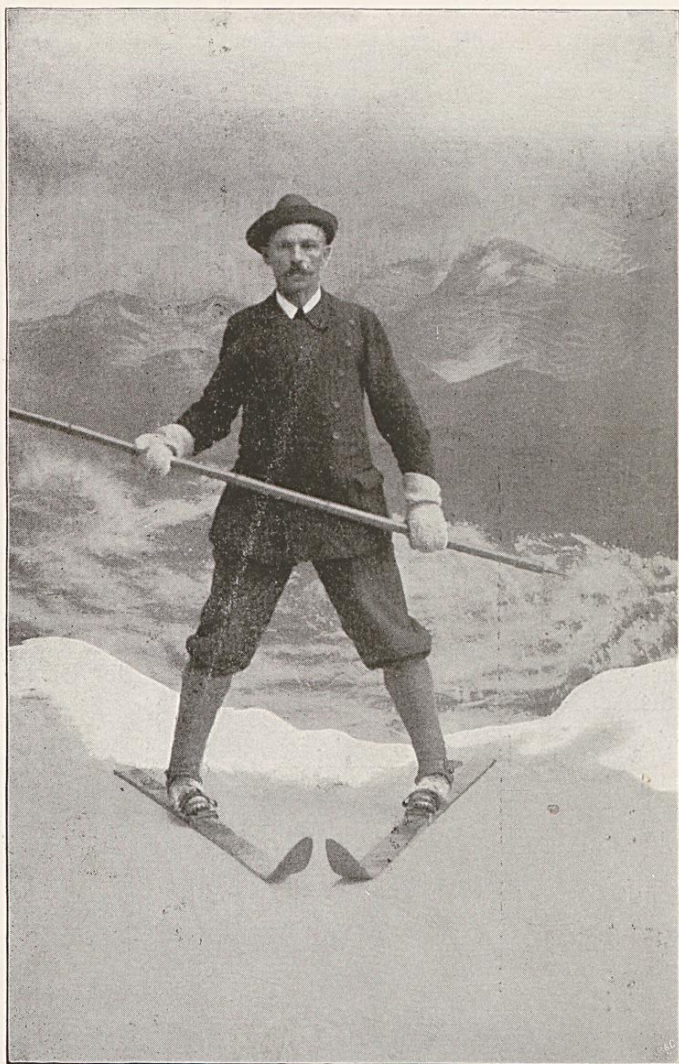


Fig. 21. Bogen.
Vierte Phase. Zwangsgrätschstellung und Stockheben.

Fig. 21.

Bogen.

Vierte Phase. Zwangsgrätschstellung und
Stockheben.

Während die ersten drei Phasen uns bekannte Übungen waren, beginnt hier die neue und größte Schwierigkeit. Aus der Stemmstellung drehen wir uns mit dem Oberkörper rasch talwärts, strecken das Stemmbein, belasten beide Beine gleichmäßig, lassen die Fersenenden so weit als möglich auseinander und halten beide Ski vollkommen flach. Der ganze Körper ist gestreckt, aber so weit nach vorne geneigt, daß wir fast fühlen, wir müßten auf das Gesicht fallen. Der Stock ist fast wagrecht, frei zu halten. Mangel an Schneid in diesem Moment erschwert die Übung ungemein. Hauptfehler sind: rückgeneigte, obzwar nach vorne gekrümmte Haltung, Fersenenden der Skier nicht auseinander, Kanten des bogeninneren Skies nach der Kleinzehenseite. Der Sturz ist dann unvermeidlich. Ferner ist noch zu beachten, daß in der Stemmstellung die Spitze des Stemmski sich weiter rückwärts befindet, als die des Fahrski, wogegen in der Zwangsgrätschstellung beide Skispitzen dicht beieinander sein müssen.



Fig. 22. Bogen.
Fünfte Phase. Andersnamige Stemmstellung und Stock umsetzen.

Fig. 22.

Bogen.

Fünfte Phase. Andersnamige Stemmstellung
und Stock umsetzen.

In der Zwangsgrätschstellung (Fig. 21) drehen wir den Körper ohne Aufenthalt weiter nach innen und setzen mit Griffwechsel den Stock so um, daß die Stockspitze nach innen gerichtet ist, gleichzeitig beugen wir sehr schnell, also plötzlich, das Innenbein im Knie, belasten es total und entlasten das andere Bein. Die Skier sind noch immer flach im Schnee, laufen also nicht auf einer Kante, die Fersen sind noch immer „meilenweit“ auseinander. Der Stemmski bleibt in der Bewegung zurück, so daß seine Spitze nun hinter der Spitze des jetzigen Fahrski liegt. Die Zwangsgrätschstellung (Fig. 21) hat also einen Stemmstellungswechsel aus Fig. 20 in die Fig. 22 vermittelt.



Fig. 23. Bogen.
Sechste Phase. Stemmlage und Stockeinsetzen.

Fig. 23.

Bogen.

Sechste Phase. Stemmlage und Stockeinsetzen.

In der Phase Fig. 22 setzen wir den Stock wie bei einer regelrechten Stemmstellung ein, belasten aber sofort das Stemmbein und gehen in die Stemmlage über. Die Skier sind noch immer flach, die Fersen weit auseinander. Das Einsetzen des Stockes hat hier nur den Zweck, das unberechenbare Neigen des Körpers zu korrigieren.



Fig. 24. Bogen.
Siebente Phase. Schlußstellung.

Fig. 24.

Bogen.

Siebente Phase. Schlußstellung.

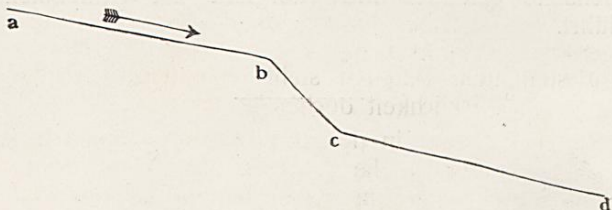
Erst jetzt wird der entlastete Ski nach der Kleinzehenseite gekantet und energisch zur Schlußstellung geführt.



Bogenfahren.

(Schlußbemerkungen.)

Ehe wir den Bogen machen, befinden wir uns in der Schrägfahrt. Nach dem Bogen können wir wieder in der Schrägfahrt, wenn auch in entgegengesetzter Richtung, weiter fahren. Bei beiden Schrägfahrten haben wir eine bestimmte Neigung im Raume, welche geringer sein muß, als die in der Richtung des fließenden Wassers auf demselben Hange. In der steilsten Neigung des Hanges standen wir aber, als wir in der Zwangsgrätschstellung uns befanden. Wir können also sagen: Der Beginn des Bogens war an einer sanften Neigung, ebenso der Schluß des Bogens, nur die Mitte des Bogens war auf einer steileren Neigung. Nicht die Richtung, sondern nur die Neigung berücksichtigend, können wir uns auf Punkt 3 der Bodenneigungen erinnern. Dort haben wir



gelernt, daß wir auf der Strecke bc am meisten vorgeneigt sein müssen. Da wir bei dem Bogen dieselben Neigungsänderungen im Raume durchmachen, so müssen wir in der Zwangsgrätschstellung am meisten vorgeneigt sein.

Dieses „Kopfüberhinunter“ bei schneidiger Fahrt ist der schwache Punkt vieler Fahrer, um so mehr, als ja gerade in dieser exponiertesten Stellung der hochaufgerichtete Körper sich des Stockes nicht bedient.

Bei tiefem Schnee ist es oft angezeigt, aus der Zwangsgrätschstellung sofort zur Stemmlage überzugehen, die zweite Stemmstellung also auszulassen und das Körpergewicht mit einer kurzen Ausnahme in der Zwangsgrätschstellung und beim Stockumsetzen immer auf dem äußeren Beine zu lassen. Aber bei anderen Schneearten ist diese Weise nicht zu empfehlen.

Ein häufiger Fehler wird dadurch gemacht, daß man aus der Schrägfahrt sofort den Bogen machen will, ohne vorher die Stemmstellung durchgeführt zu haben. Mit den Fersenenden enggestellte, gekantete Skier und ein mehr oder minder gewaltiger Sturz sind die natürliche Folge dieser Unterlassungssünde.

Auf steilen langen Abfahrten mit vielen Zickzacklinien empfiehlt es sich in sehr steiler Stemmspur schnell abzufahren, kurz vor dem Bogen die Fahrt durch stärkeres Belasten des Stemmbeines zu hemmen, dann sehr schnell einen recht kurzen, 4 bis 6 m weiten Bogen drehen und nach dem Bogen abermals durch stärkeres Belasten des Stemmbeines (also durch „Ausstemmen“) die Fahrt einen Moment zu verlangsamen, damit man sich über die einzuschlagende Richtung schlüssig wird, und dann erst wieder mit voller Fahrt in steilster Stemmspur abzufahren.

Fahren wir im Walde, so dürfen wir niemals die Bäume, sondern nur die Zwischenräume ins Auge fassen. Eine steile Waldfahrt mit vielen engen Bögen zwischen dicht stehenden Bäumen sieht ungemein gefährlich aus und ist in Wirklichkeit doch sehr leicht.

Bei Nebel oder in der Nacht soll man immer trachten, so bald als möglich die Fahrt zu beenden. Sehr steile Stemmspuren, aber im schleichenden Tempo, sind da am Platze. Auch Bogen kann man machen, aber ebenfalls im „Nebeltempo“.

Auf breiten, steilen Hängen aus Sportlust, auf schmalen Steilstreifen aus zwingendem Grunde, kann man einen Bogen an den anderen sofort derart anreihen, daß die Spur aus halbkreisförmigen Bogen gebildet wird. Diese Art von Bogen heißen Schlangenschwung. Eine sanftwellige Skispur kann niemals durch den Schlangenschwung entstehen. Über Schlangenschwung rückwärts und Walzerschwung siehe Fig. 29 und 30.

Desgleichen können die Bogen und der Schlangenschwung vollkommen stocklos durchgeführt werden, wenn der Schnee vorzüglich, der Hang nicht gar zu steil und wir uns, was die Hauptsache ist, nicht auf einer Tour, sondern auf einem Paradeplatze befinden.



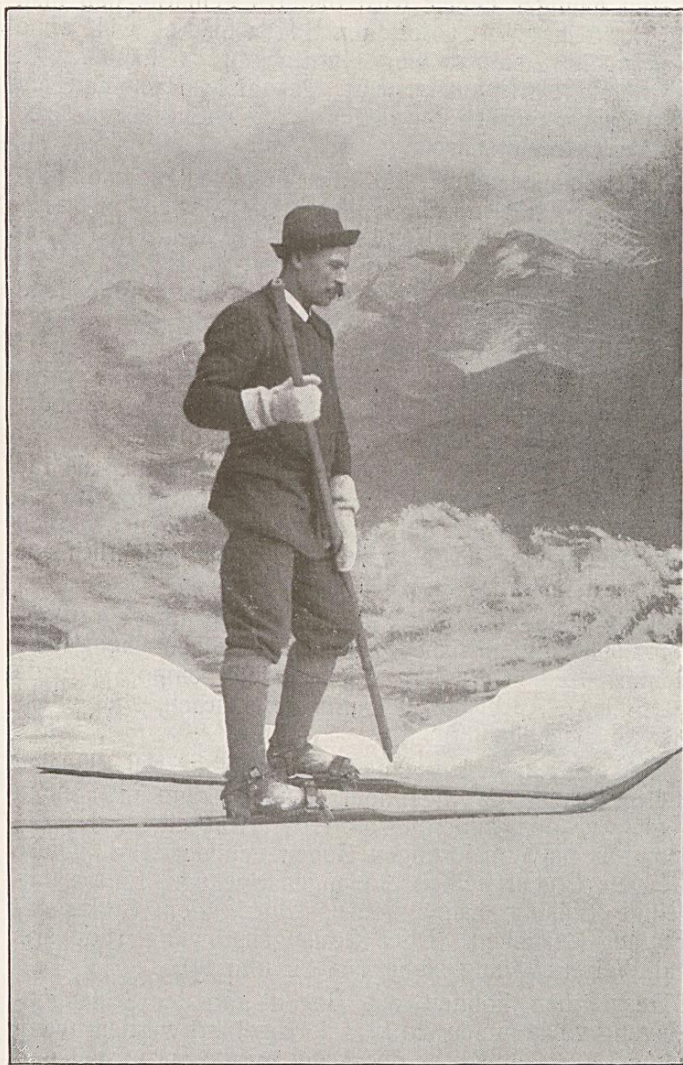


Fig. 25. Querfahren.

Der stocklose Bogen muß durch starkes und belastetes Aufkanten des inneren Ski vor der Schlußstellung gezügelt werden. Arme sind stets ruhig zu halten, können verschränkt werden oder man gibt die Hände in die Taschen.

Fig. 25.

Querfahren.

Auf mehr als 30gradigem, zwei bis drei Meter schmalen Hangstreifen, flankiert von Gebüsch, Felsen oder Eis, oder auch auf sanfteren, breiten Hängen, sobald sie von hartem, vereistem Schnee bedeckt sind, bietet das Querfahren große Vorteile in Bezug auf Sicherheit und große Zeitersparnis.

Der Fahrer steht in der Zwangsgrätschstellung, Spitzen beisammen, Fersenenden weit auseinander, quer zum Hange. Der Bergski ist talwärts, der Talski bergwärts gerichtet. Der Stock wird sehr kurz gefaßt und bergwärts gesetzt. Solange beide Skier gekantet sind, steht der Fahrer. Solange beide Skier flach gestellt und gleichmäßig belastet werden, beginnt die Fahrt in der Richtung des fließenden Wassers. Von der Fahrriichtung kann man nach vorn oder rückwärts abweichen, je nachdem man den Bergski oder den Talski mehr belastet.



Fig. 26. Schenkelsitzbremsen.

Fig. 26.

Schenkelsitzbremsen.

Besonders Hohlwege, die stark ausgefahren sind, bilden manche Hindernisse. Steilere, ausgefahrene Hohlwege fährt man am besten in der Grätschstellung, beide Skier nach innen stark gekantet. Soll man aus irgend einem Grunde die Fahrt verlangsamen, so kann man mit dem Stocke derart bremsen, daß die tiefer fassende Hand den Stock wegstemmt, wobei der betreffende Arm mit dem Ellbogen auf der Hüfte Fahnenstütz nimmt, die höher fassende Hand zieht den Stock kräftig an. Die Stockspitze greift fast senkrecht mitten in der Bahn zwischen den Füßen des Fahrers in den Schnee. Genügt dieses Bremsen nicht, dann kann der eine Ski stemmend auf dem Geleiserücken geführt werden. Aber auch das genügt nicht immer, besonders wenn es sich darum handelt, plötzlich stehen zu bleiben oder sehr langsam zu fahren. In solchen Fällen macht man eine einbeinige Kniebeuge. Das ganze Körpergewicht ruht auf dem gebeugten Bein, das entlastete Bein ist nach schräg vorwärts gestreckt, der Stock ruht auf dem Knie und wird vor dem Abgleiten durch die gleichnamige Hand gesichert, indem die Faust ebenfalls auf dem Knie, niemals in der Luft sich befindet. Der Unterarm ruht der ganzen Länge nach auf dem Oberschenkel. Der Stock geht quer durch zwischen den Beinen unter den Oberschenkel des gestreckten Beines. Die andere Hand faßt, bei gestreckter Lage des Armes, außerhalb des gestreckten Beines den Stock mit Ristgriff. Dieser Schenkelsitz ist nur dann richtig, wenn wir imstande sind, jeden Augenblick den Stock kürzer oder länger zu fassen oder ihn ganz herauszuheben. Je kürzer wir den Stock halten, desto mehr belasten wir die Stockspitze, desto langsamer fahren wir. Entlastung der Stockspitze durch Verlängerung der Stockhaltung erlaubt sofort ein schnelleres Fahren. Den Stock im Reitsitz zu führen, ist eine gefährliche und nutzlose Selbstquälerei.

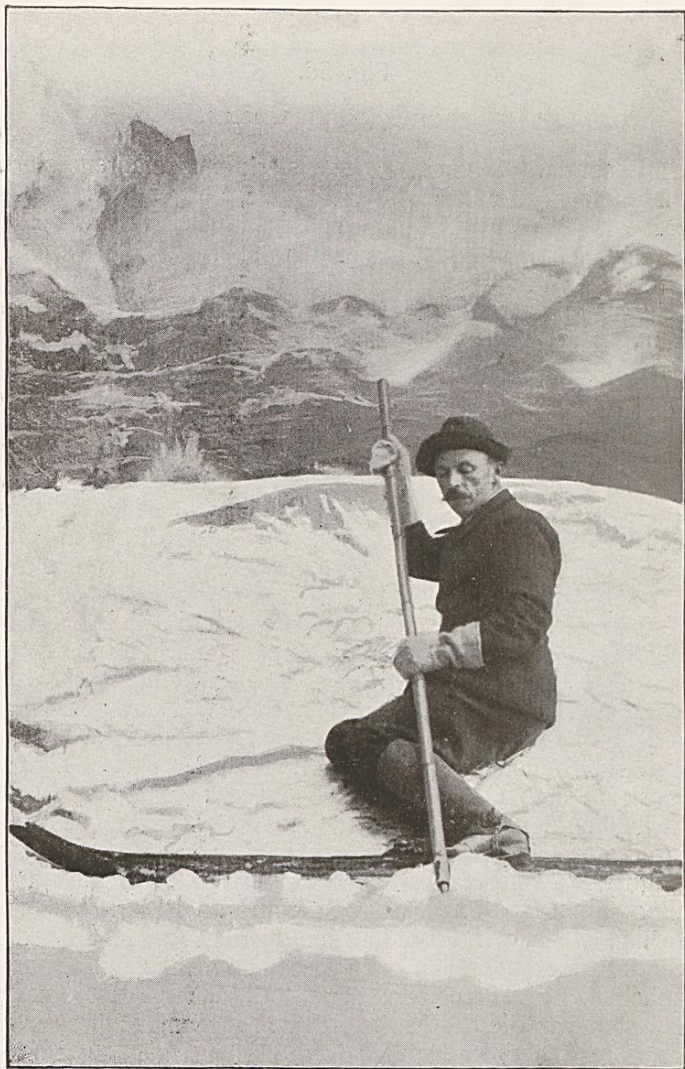


Fig. 27. Absturzhalt.

Bei Wegkurven soll das Sitzbein immer auf der Innenseite sein, daraus erhellt, daß man auch das Stockwechseln üben muß, indem aus dem Sitzbein das Streckbein und aus dem Streckbein das Sitzbein wird, mit gleichzeitigem Griffwechsel der Hände und Stockumsetzen auf das andere Knie, wobei einen Moment beide Fäuste zwischen den Knien den Stock halten und der Körper den Sitzwechsel ausführt.

Fig. 27.

Absturzhalt.

Auf Hartschnee, sturmpoliertem Schnee, vereistem Schnee kann ein Ausgleiten und ein Absturz erfolgen. Von Zufälligkeiten abgesehen, gibt es nur eine Möglichkeit, sich aufzuhalten und diese bietet uns der lange Stock. Wie auch der Mensch stürzt, immer kann er sich aufhalten, wenn er den Stock, der allerdings keine Flachlandscheiben haben darf, mäßig schräg zum Hange, in der Sturzlinie vor sich herschiebt. Dadurch dringt der Stock nicht mit unserer aktiven Kraft, sondern mit der lebenden Kraft der ganzen stürzenden Körpermasse in den Schnee immer tiefer ein, bis wir hinter ihm liegen bleiben. Das geschieht schon nach 4 bis 5 m Fahrt.



Fig. 28. Rettungshalt.

Fig. 28.

Rettungshalt.

Einen Abstürzenden kann ein guter Fahrer mühelos mit dem langen Stocke aufhalten. Man fährt genau in die Sturzlinie, bleibt dort stehen, hält den Stock, mit der Spitze gegen den Fahrer, am äußersten oberen Ende zwiegriffs mit beiden Händen. Die Stockspitze liegt im Schnee und der Stock muß fast ganz in den Hang gelegt werden. In dem Moment, wo der Stürzende auf den Stock auffährt, ohne Unterschied, ob mit den Skiern oder einem beliebigen Körperteil, hebt der Retter den oberen Teil des Stockes schnell reichhoch. Die lebende Kraft des Stürzenden drückt teilweise die Stockspitze in den Schnee, teilweise jagt sie den Körper entlang des Stockes hinauf, wodurch der ganze Sturz ein sanftes Ende nimmt. Es ist gut, zur Pflege der Geistesgegenwart solche Absturzübungen auf gefahrlosen Plätzen zu üben. Der Erfolg ist überraschend, wenn auch die erste Anweisung wie ein Ulk klingt.



Fig. 29. Stemmlage rückwärts.

Fig. 29.

Stemmlage rückwärts.

Selten, aber doch dann und wann kommt man in die Lage, mit den Skiern sich nach rückwärts zu bewegen. Gehend geschieht es derart, daß man bei jedem Schritt nach rückwärts das Knie des schreitenden Beines hochhebt, dadurch wird verhindert, daß sich das Skiende in den Schnee einbohrt. Fahrend erreicht man die Rückwärtsbewegung ohne weiteres, wenn nur die Skier steil genug sich befinden. Aber das Stehenbleiben in dieser oft unfreiwilligen Fahrt nach rückwärts will nicht gelingen. Auch hier kann das Stehenbleiben durch die Stemmstellung leicht und sicher erreicht werden. Gleiten wir nach rückwärts, so übertragen wir das Körpergewicht auf das gebeugte Bergbein und führen das entlastete, gestreckte Talbein in eine weite Spreizstellung nach rückwärts mit gleichzeitiger Drehung der Skispitze nach außen, so daß der Talski im Raume fast wagrecht liegt. Wir gleiten noch immer weiter nach rückwärts.

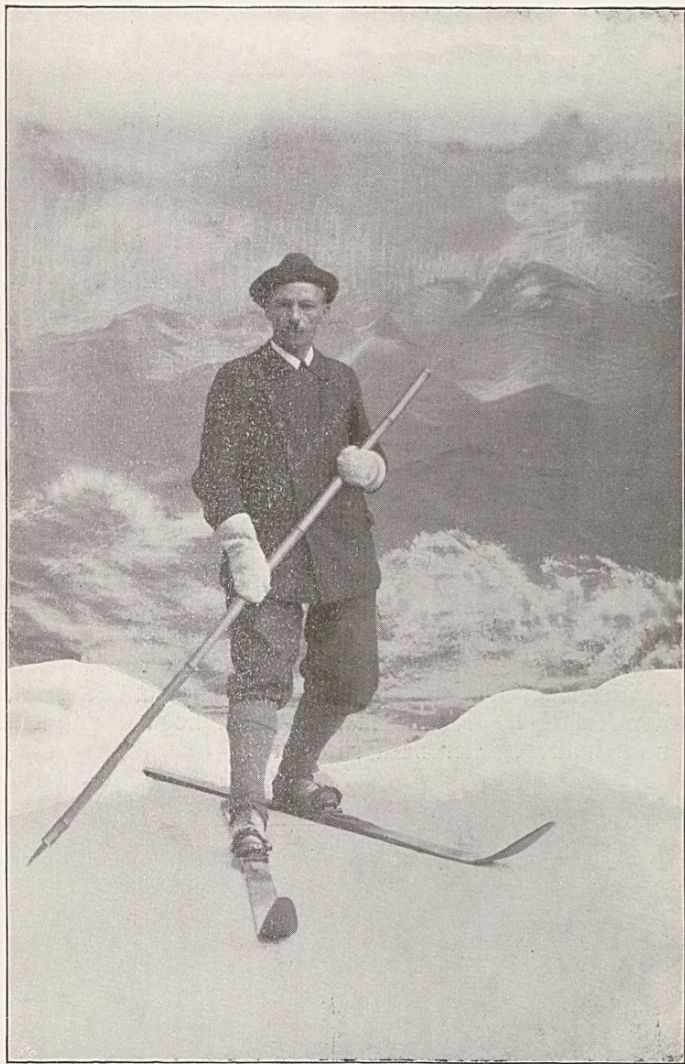


Fig. 30. Stemmstellung rückwärts.

Fig. 30.

Stemmstellung rückwärts.

Übertragen wir aus der Stemmlage rückwärts (Fig. 29) das Körpergewicht auf das Stemmbein, so stehen wir sofort still. Stemmlage und Stemmstellung kann auch in einer Zeit ausgeführt werden. Wen es freut, der kann aus Übermut Bogen nach rückwärts machen. Derart: Fahrt nach rückwärts, Stemmlage, Stock auf der Bergseite, Stemmstellung und Stockumsetzen auf die Talseite, aber weit rückwärts bis zum Fersenende des Stemmski. Das frühere Fahrbein zum jetzigen Stemmbein parallel heranziehen und sofort mit demselben Bein Stemmlage nach rückwärts ausführen. Je schneller wir dabei die Skispitze nach außen schleudern, desto kürzer und sicherer wird der Bogen. Man kann mehrere Bogen zum Schlangenschwung rückwärts anreihen oder abwechselnd einen Bogen rückwärts und einen Bogen vorwärts machen, wodurch dann der Walzerschwung entsteht. Die Übung gelingt nur auf glattem Schnee oder, wenn die rückwärtigen Skienden mäßig aufgebogen sind, dann auch im weichen Schnee.

Anhang.

Norwegische Technik.

Der Sprung.

Für alpine Fahrer auch nur höchstens eine Unterhaltungsübung, für Flachlandfahrer die Krone des Skilaufs. Bei der Besprechung der Bodenneigung bei Punkt 5 haben wir die Bedingungen erfahren, welche notwendig sind, damit der Skifahrer in die Luft geschleudert wird. Wenn man nun künstlich im Gelände nachhilft, indem man Sprungschanzen anlegt, so kann diese sehr schöne, schneidige Übung hoch entwickelt werden.

Die erste Bedingung ist eine richtig angelegte Sprungbahn. Der Skisprung ist eigentlich nicht ein Sprung im turnerischen Sinne, sondern das Endresultat der erlangten Endgeschwindigkeit auf der schiefen Ebene. Die Stelle, an der man in die Luft hinausgeschleudert wird, ist sanft geneigt, fast wagrecht (4 bis 6° Neigung). Die Kraft, mit welcher man an dieser Stelle ankommt, hängt nur von der Höhe, nicht von der Länge der schiefen Ebene ab. Je steiler aber die schiefe Ebene ist, desto größer ist der Kraftverlust beim Auffahren auf die flache Sprungschanze. Was man also scheinbar an Luftwiderstand und Reibung bei einer steilen Anfahrt gewinnt, verliert man reichlich durch die Widerstandskomponente auf der Schanze.

Dagegen soll der Niedersprung auf einer steilen, etwa 30° Böschung erfolgen, weil dadurch abermals die Widerstandskomponente eine bedeutend kleinere als auf flacheren Niedersprungstellen ist. Angenehm für den Auslauf ist ein nach und nach abnehmendes Gefälle, welches womöglich in eine Ebene dann übergeht.

Die Technik des Sprunges ist in Norwegen großartig ausgebildet und erfreulicherweise hat die schöne, ruhige, gestreckte Haltung den Sieg davon getragen über die Anhänger des Sprunges mit gebeugten Knien, fuchtelnden Armen. Nur gestandene Sprünge werden ernst genommen, Sprungpurzeln ist stark in Mißkredit gekommen.

Ein Hauptfehler bei uns in Mitteleuropa beruht darin, daß man den Sprung nicht systematisch übt, sondern alles will nur weit springen. Ein zweiter Fehler sind die schlecht angelegten Sprungschanzen und als dritter Fehler kann man bezeichnen: die schlechte Pflege der Aufsprungstelle. Diese soll stets hart und glatt sein, ohne alle Unebenheiten. Die Haltung des Springenden ist vollkommen gleich der des Tourenfahrers auf ähnlichem Gelände, nur mit dem Unterschied, daß von der Schanze ein Aufsprung erfolgt.

Es sind noch zwei andere sehr schöne norwegische Übungen zu erwähnen. Das ist der Telemarkschwung und der Christianschwung. Beide sind auf Sportplätzen herrliche Übungen, werden aber leider durch das Herumfuchteln mit den Armen noch sehr nach Komödiantenart posiert. Auf Touren haben sie nur im sanften, wenige Hindernisse aufweisenden Gelände Verwendung. Wer sich über die Technik beider Schwünge näher orientieren will, der lese irgend eine der jetzt florierenden, leider nicht sportsprachlich richtig geschriebenen Anleitungen zum norwegischen Laufen.

Für alpine Skiläufer hat der Sprung, der Telemarkschwung und der Christianschwung trotz ihrer Großartigkeit doch nur den Wert einer Unterhaltung auf Übungsplätzen.

Diese will ich in keiner Weise herabsetzen, ich betone nur, daß, wer in den Herrlichkeiten der Winternatur schwelgen will, mit diesen Platzübungen nicht auskommt, sobald er charakteristisches Alpenterrain betritt. Natürlich gibt es in den Alpen auch genug sanfte Stellen, aber diese geben nicht den Bergen den Namen.

Ausrüstung.

Über hochalpine Ausrüstung schreibe ich in dem Werkchen: „Die Alpinistik des Skifahrers“. Hier habe ich nur die Erlernung der Technik und ihre Anwendung im Mittelgebirge im Auge. Ich stelle die Bedingungen auf, daß alles praktisch, beziehungsweise hygienisch, bequem und dauerhaft, d. h. preiswert ist.

Es gibt viele große vorzügliche Geschäftshäuser und es kann nicht meine Aufgabe sein, diese hier zu besprechen. Ich beziehe die meisten Ausrüstungsgegenstände von der Firma Mizzi Langer, Wien VII, Kaiserstraße 15, sage aber nochmals ausdrücklich, daß man in vielen anderen Geschäften ebenfalls vorzüglich bedient wird. Das Einfachste ist, man bestellt sich ein Preisbuch. Deshalb lasse ich mich hier in keine erschöpfende Beschreibung ein und erwähne nur meine Ansicht. Als Leibwäsche bevorzuge ich für den Oberkörper Baumwolltrikot, für den Unterkörper Baumwollgradel, dünne Baumwollsocken und darüber sehr dicke Schafwollsocken. Halskragen aus Zelluloid, um einerseits den Hals vor dem Rockkragen zu schützen, andererseits bleibt ein Zelluloidkragen trocken, da er Schweiß nicht aufsaugt und deshalb niemals einen nassen Umschlag bildet, wie andere Kragenstoffe. Kleider trage ich aus dichtem Trikotuch. Dieses ist ziemlich sturmsicher, nimmt nicht viel Wasser auf und hat wenig Adhäsion zum Schnee. Starke Schnürstiefeln, gut genagelt und mit Filzeinlagen versehen, welche an dem Zusammenwalken im Hohlfuß durch dünne Zehenkappen gehindert werden. Gamaschen oder Wadenstutzen, das ist so ziemlich gleich, nur gebe ich den unteren Rand der Wadenstutzen nicht in die Schuhe, sondern über die Schuhe und schnalle sie unter dem Hohlfuß mit einem Riemen fest. Das Anziehen geht schneller als bei Gamaschen und das in die Schuhe fallen von Steinchen, Sand, Schnee wird verhindert durch das Außentragen des unteren Wadenstutzenrandes. Sehr grobe, aber dichte, verfilzte Fäustlinge, ja keine Handschuhe, denn diese isolieren jeden Finger, wogegen sich die Finger im Fäustling gegenseitig wärmen.

Als Kopfbedeckung trage ich einen leichten Hut und in der Reserve führe ich eine warme Pelzmütze. Der Hut ist so eingerichtet, daß er durch einen Zug mittels der Hutschnur seine Krämpfe als Ohren- und Nackenschutz dicht anlegt.

Da erfahrungsgemäß die Fäustlinge sehr leicht verloren werden, sobald man sie in der Tasche, in der Hand oder unter dem Arme tragen will, so ist es das Beste, die Fäustlinge, sobald man sie ablegt, mit einer großen starken Sicherheitsnadel aus Stahldraht (die im Handel vorkommenden Nadeln mit der Marke Hirschkopf sind unbedingt verläßlich) vorne an der Brust zu befestigen. Die Nadel soll durch die Fäustlingsspitzen gesteckt werden, denn wenn die Fäustlinge bei den Stulpen aufgehängt werden, fällt oft Schnee hinein und man hat dann im Bedarfsfalle keine trockenen Fäustlinge. Kleinigkeiten beherrscht nur der Praktiker. In den Kleideraschen führe ich immer ein Reservetaschentuch. Ein Messer mit Säge, Reibahle, Schrauben- und Pfropfenzieher nebst Konservenbüchsenöffner kommt oft zu statten. Der Rucksack soll stets so groß sein, daß er sich nicht durch den normalen Inhalt kugelförmig bläht. Der schwerste Rucksack soll sich noch immer um die Hüften modellieren. Ein Schafwollschwitzer taugt gar nichts als oberstes Kleidungsstück. Er ist eine große Wohltat unter dem Rocke, sobald wir in kalte Lokale oder im Freien zur Ruhe kommen. Vorher hat er seinen Platz im Rucksack. Schneebrillen sind unnötig, wenn wir nicht in die Region der ultravioletten Strahlen kommen.

Als Laterne ziehe ich die Alpina allen Systemen vor. Als Wetterschutz habe ich einen 2:5 m im Quadrat messenden Moseitigbatist.

Skier benutze ich selbstverständlich mit meiner Bindung (Lilienfelder-Matterhorn-Alpenski; unter diesen Namen haben sie die verschiedenen Geschäftsleute geführt). Aber nicht aus Egoismus, sondern aus Überzeugung. Derzeit kann gar kein System mit meinem konkurrieren, auch nicht die „ehrefesten“ Nachahmer meiner Idee. Die Bindung soll die Blutzirkulation des Fußes nicht hindern; das ist nur möglich, wenn der Zehenriemen

nicht direkt an der Skischiene befestigt ist. Der Fuß soll so frei sein, daß man sich bequem niederknien kann (siehe Fig. 2). Der Ski darf aber, sobald er vom Schnee gehoben wird, nicht baumeln, daher eine Federspannung und als wichtigste Forderung: die Lenkbarkeit auf steilem, hindernisreichen Gelände, auch bei hartem Schnee, muß eine derartige sein, daß der Ski sofort jedem Drucke des Fußes nachgibt und dorthin fährt, wohin der Herr will, aber nicht umgekehrt.

Da ich prinzipiell meine im Gebrauche befindliche Bindung keiner Pflege und Reinigung unterziehe und trotzdem noch niemals einen Defekt erlitten habe, obwohl es wenige Skifahrer in Mitteleuropa geben wird, die so viel und in so schwierigem Gelände herumfahren wie ich, so kann ich der Bindung die Bezeichnung „verlässlich“ sicherlich beilegen. Ferner benutze ich einen skilangen Bambusstock mit einer 8 cm langen kantigen Stahlspitze. Ich sage nochmals, er ist ein alpines Rüstzeug, er ist ein Tastgerät und kein Stützgerät beim Fahren.

Wie sollen die Skidamen ausgerüstet sein? Wie ein Herr. Je weniger Unterschied in der Kleidung, desto vorteilhafter für die Ausübung des Sportes und desto ästhetischer. Beinkleider tragen jetzt in Österreich, besonders in Wien, fast alle Skidamen, leider alle noch nicht Herrenröcke, sondern haben Blusen, die in den Beinkleidern stecken und dadurch zu einer etwas unpassenden Modellierung und Betonung oder Hervorhebung der mittleren Körperpartien beitragen, was bei den Damen gerade nicht als notwendig zu bezeichnen ist.

Schlußwort.

Wenn ich die vielen Städter betrachte, die den Winter über Höhlenbewohner sein müssen, weil die Unbill der Witterung angeblich ein Ergehen im Freien nicht erlaubt, so begreife ich nicht, warum von maßgebenden Stellen so wenig zur Behebung dieses Übelstandes beigetragen wird. Und wenn etwas geschieht, so ist es immer nur so eine „Veranstaltung“. Ferner spukt der Ruf: „Hebung des Fremdenverkehrs“ in allen Ämtern und Korporationen, ohne daß irgendjemand eine klare Vorstellung hat, wie das eigentlich geschehen soll.

Die beste Hebung des Fremdenverkehrs besteht darin, daß man die Einheimischen nicht sekkiert, sondern indem man sie so unterstützt, daß sie sich frei entfalten können. Erst wenn die Einheimischen sich wohl fühlen, werden die Fremden kommen, um sich ebenfalls an Orten zu bewegen, wo man sich wohl fühlen kann.

Um aber die Einheimischen massenhaft aus ihren Höhlen im Winter herauszulocken, sie vor Nervosität und Degeneration zu bewahren, muß man ihnen Mittel bieten, sich wirklich in der freien Natur zu bewegen. Systematischer Skilaufunterricht, der es ermöglicht, daß jedermann Fahrfertigkeit sich aneignet, ist sicherlich ein Faktor, der etwas weniger stiefmütterlich von Seite der berufenen Stellen behandelt werden sollte.

Mathias Zdarsky.

Sport und Sportbetrieb.

Ein Beitrag zur nationalen Erziehung.

Von Mathias Zdarsky.

Preis 0,80 Mark.

Enthält in knapper, eindringlicher Form Mahnungen und Anleitungen, wie echter, wahrer Sport Leib und Seele jung und frisch erhalten soll und muß.

Aus der Einteilung des Buches hier die einzelnen Kapitel-Überschriften:

Was ist Sport? a) Arten des Sportes, b) Grenzen des Sportes, c) Wertung des Sportes, d) Nutzen des Sportes, e) Nachteile des Sportes.

Wie soll der Sporttreibende a) sich kleiden, b) sich ernähren?
1. Das Atmen, 2. Das Trinken, 3. Das Essen.

Welchen Einfluß können auf den Sport ausüben a) der einzelne selbst, b) die Eltern, c) die Bekannten, d) die Schulen, e) die Gemeinden, f) der Staat, g) die Vereine.

Empfehlenswerte Literatur.

Nansen, Fridtjof, Auf Schneeschuhen durch Grönland.
2. Aufl. 2 Bde. Mit 159 Originalabbildg. und 4 Karten. In
Orig.-Einband M. 20,—.

Jänecke, C., Der griechisch-römische Ringkampf in
seiner heutigen Gestaltung. 2. Aufl. Mit 65 Abb. Geb. M. 3,50.

Bolte, F., Elementare Schifffahrtkunde. Mit vielen Ab-
bildungen. Orig.-Einband M. 1,50.

Förster, E., Technik der Weltschifffahrt. Mit vielen Ab-
bildungen. Orig.-Einband M. 3,—.

Reinicke, G., Schiffsjungendienst. Mit vielen Abbildg.
Orig.-Einband M. 1,50.

Schulze, F., Segelsport in Deutschland. Mit vielen Ab-
bildungen. Orig.-Einband M. 1,50.

Die Entwicklung der Seekriegswaffen. Von Kapitän-
leutnant a. D. G. Wislicenus, Abteilungsvorstand der
Deutschen Seewarte in Hamburg. Orig.-Einband M. 1,50.

Durch alle Buchhandlungen des In- u. Auslandes zu beziehen.

Eigentum des
Institutes für Sportwissenschaft

